Canada. Commission royale d'enquete sur le pilotage maritime

Audiences (v. 47-50 in 1 volume) 1963

1968

715 A (19)

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT
MONTREAL QUEBEC

VOLUME No.:
47 F — 50
TEXTE FRANCAIS

DATE:
July 11, 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARTTIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
Me B. CAMPBELL,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me Léopold Langlois, c.r.,
procureur de Merchant Service Guild:

Me J. MAHOONEY,
Me C. MASON,
procureur de Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
Me H. COLLETTE,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me J.M. JACQUES,
procureur du Conseil des Ports Nationaux du Canada:

VOLUME 47 - Page 754 à 947

TEXTE FRANCAIS - SEANCE du 11 JUILLET 1963.

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le onzième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ANDRE VIAU - INTERROGATOIRE EN CHEF CONTINUE.

Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Monsieur Viau, hier nous discutions la liste du tour de rôle, liste que vous gardez ici à Montréal pour les pilotes du fleuve et pour les pilotes du port de Montréal?

R .....

Q On a parlé aussi de l'allocation des pilotes pour les navires qui remontent la voie maritime du St-Laurent, et aussi l'allocation des pilotes dans le port de Montréal lui-même?

R Oui.

Q Maintenant, quant aux pilotes qui remontent

la voie maritime du St-Laurent jusqu'à Cornwall, voulez-vous nous expliquer comment ces pilotes reviennent à Montréal?

R Rendus à Cornwall, ils sont mis en tour au bureau de Cornwall.

Q Au bureau de Cornwall?

R Ils attendent d'être assignés pour un bateau à Cornwall.

Q Alors, les pilotes qui montent un navire à Cornwall sont remis sur une liste à Cornwall pour revenir avec un autre navire à Montréal? C'est ça?

R C'est bien ça.

Q Est-ce qu'il arrive que vous soyez à court de pilotes à Montréal?

R Oui, dans mon expérience, oui.

Alors, on demande à Cornwall de nous envoyer un certain nombre de pilotes, deux, trois, cinq, selon le besoin.

Q Selon le besoin, suivant le nombre de navires que vous prévoyez pour une journée quelconque?

R C'est bien ça.

Q Alors, ces pilotes, comment remontent-ils à Montréal?

R Soit par le train ou l'autobus.

Q Et comment sont-ils choisis à Cornwall? Est-ce que vous pouvez répondre à cette question-là?

R Ah..... le deuxième en tour - le deuxième, le troisième, le quatrième, si on en demande trois - le premier n'est pas dérangé, mais le deuxième, le troisième et le quatrième en tour, si on demande trois pilotes, sont ordonnés par le "bus" ou le train.

Q Et ils viennent à Montréal?

R Oui.

Q Et le premier en tour sur la liste de Cornwall reste à Cornwall?

R Il reste à Cornwall. Mais, il y a quelque chose de différent sur la fin de la saison. Ceci est expliqué dans les règlements qu'on a.

LE PRESIDENT:

Q Je comprends que sur la fin de la saison, tous les navires sont en descendant, ou la plupart?

R La plupart. Alors, le premier en tour, s'il est demandé par les chars, le premier en tour est envoyé.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q A la fin de la saison, lorsque vous avez besoin de pilotes à Montréal...

R Bien, c'est surtout à Cornwall, dans le temps.

Q Pardon?

R A la fin de la saison, c'est surtout à

Cornwall que le besoin se fait sentir.

Q Alors, le processus se fait à l'inverse aussi, quand Cornwall est à court de pilotes, on vous téléphone...

R Certainement.

Q Et vous commencez avec le deuxième en tour?

R Le deuxième en tour.

Q Pour envoyer ces gens-là à Cornwall?

R .....

Q C'est ça?

R C'est bien ça, oui.

Q Maintenant, à la fin de la saison de navigation, qu'est-ce que vous faites quand Cornwall a besoin de pilotes?

R Je pense que c'est à partir du quinze (15) novembre..... je vais consulter le règlement..... à partir du quinze (15) novembre, le premier en tour est envoyé, il est remonté par les chars.

Q Le premier en tour est envoyé. Maintenant, êtes-vous au courant - savez-vous qui supporte les dépenses de voyage entre Montréal et Cornwall, pour ces fins-là?

R Là, ceci n'est pas de mon domaine; je suis du "despatching" seulement.

Q Parfait, monsieur. Maintenant, si vous voulez, nous allons examiner le cas d'un navire qui part de Montréal et descend le fleuve pour s'en aller, peu importe, disons, en Europe. Alors, comment procédez-vous?

R D'abord, on reçoit l'ordre de l'agent, pour les bateaux océaniques. Quand c'est des navires des lacs, d'ordinaire, c'est le capitaine ou le maître qui appelle pour donner l'ordre; quand c'est dans le "seaway", on reçoit un "notice" de Beauharnois que le bateau - la destination du bateau est soit à Québec, Baie Comeau.

O Un instant. Vous recevez un avis de Beauharnois, de l'écluse de Beauharnois?

R Oui monsieur.

Q Et comment recevez-vous cet avis-là?

R Ca part sur le télétype, tel bateau, destination Montréal ou destination Québec ou Baie Comeau.

Q Est-ce qu'on vous donne d'autres informations que le nom du navire et sa destination?

R Non - le temps qu'il passe Beauharnois.

Q Pardon?

R Il donne le temps qu'il passe Beauharnois.

Q Alors, qu'est-ce que vous faites avec cette information-là?

R On attend, on appelle Côte Ste-Catherine qui nous donne le temps à peu près nécessaire pour qu'on ait ..... pour que le pilote puisse se rendre à bord.

O Puisse se rendre à bord à ...

R A destination, à St-Lambert, pour prendre charge du bateau.

Q Alors, cette information que vous recevez de Côte Ste-Catherine, comment la recevez-vous?

R Par ligne directe de téléphone.

Q Par ligne directe de téléphone. Et quelle information vous donne-t-on? Quels renseignements vous donne-t-on?

R On nous donne: Tel bateau descend, a laissé l'écluse à telle heure, dans cinq minutes, dix minutes, par exemple, on va nous donner: Tel nom de bateau, dû à dix heures et dix - laissé l'écluse à dix heures et dix.

Q Et est-ce qu'on vous donne - est-ce qu'on vous répète sa destination à ce moment-là?

R Du tout.

Q Alors, la seule indication que vous avez de la destination du navire, c'est en rapport de ce message par téléscripteur de Beauharnois?

R De Beauharnois.

Q Et côte Ste-Catherine vous donne uniquement l'heure à laquelle le navire va laisser l'écluse?

R Oui. C'est d'après ça qu'on ordonne notre pilote.

Q Alors, je comprends, monsieur Viau, qu'il y a plusieurs classes de pilotes qui font le service entre Montréal et Trois-Rivières?

R C'est bien ça.

Q Comment choisissez-vous la bonne classe?

R Pour les océaniques, on consulte le Lloyd's

Shipping index qui donne le tonnage net. C'est le tonnage net qui nous importe à nous.

Q Lloyd's Shipping index. Savez-vous si c'est publié souvent, cette plaquette-là?

R Je pense que oui, parce que le mois est inscrit là.

Mais nous ne le recevons pas personnellement.... je crois que Québec en reçoit et..... Québec en reçoit, et quand ils en reçoivent à nouveau, ils nous en transmettent un vieux pour les besoins de notre bureau.

Q Qu'est-ce que vous voulez dire, Québec...

R L'office de Québec, du bureau de pilotage.

Q Le bureau de pilotage de Québec?

R .....

Q Le Lloyd's Shipping index contient le nom du navire, le nom de son propriétaire, le pavillon du navire, l'année de la construction du navire, le tonnage brut et le tonnage au registre; il contient aussi la destination du navire et la date du dernier rapport obtenu de ce navire.

R .....

Q Alors, vous vous servez de ce volume pour obtenir le tonnage du navire?

R Pour vérifier le tonnage.

Q Pour vérifier le tonnage du navire.

R Pour les navires canadiens, bien, ils ne sont

pas - les navires des lacs ne sont pas enregistrés dans ce livre-là; on a un index des navires enregistrés au Canada qui donne à peu près la même chose.

Q Je crois que le nom anglais de ce dernier volume que vous mentionnez, c'est "List of Shipping", ou en français "Nomenclature des navires", qui est publié par l'Imprimeur de la Reine?

R Tous les ans.

Q Alors, lorsque vous avez le tonnage du navire, comment choisissez-vous le pilote?

R J'ai un exemplaire de la liste du tour, ici; ceci vaut pour la liste du tour des pilotes de Montréal - Trois-Rivières.

Si c'est ici, c'est un pilote classe C-1.

Q C'est une liste qui contient dans la colonne de gauche le nom du pilote?

R Le nom des pilotes en tour.

Q Et ensuite, la colonne suivante, on voit des chiffres; qu'est-ce que ça représente, ces chiffres-là?

R Le nombre de tours qu'ils ont actuellement.

Q Le nombre de tours. Et parfois, à l'extrême gauche, vis-à-vis le nom d'un pilote, on voit un chiffre encerclé?

R Ces pilotes sont les pilotes de classe A, et c'est leur nombre de tours dans la classe A.

Q Leur nombre de tours. Maintenant, la colonne

de droite, est-ce que les informations sont semblables?

R Voyez-vous, tout à fait en haut, c'est le nom de certains pilotes classe A qui ont été réservés quand on a eu un ordre classe A..... de pilotes classe A, ou qu'on attend un ordre de ces navires dans un temps assez rapproché. Ici, c'est seulement la suite.

Q Bien, est-ce qu'il y a une différence entre les deux colonnes?

R Non.

Q Est-ce que la colonne de droite est la suite de la colonne de gauche?

R Excepté pour les classes A en haut, seulement.

A mesure qu'on a un ordre d'un bateau classe A, dix heures d'avance, autant que possible, on le réserve, on le met sur la liste d'en haut; il se trouve réservé pour le premier classe A qui partira.

Q Vous avez divisé cette liste-là; puis, sur cette liste est le premier en tour?

R .....

Q Un instant. Qui est le premier en tour sur la liste?

R J.M. Bouillé.

Q Voulez-vous mettre le chiffre 1 à côté de son nom, au croyon rouge?

R Maintenant, dans ce cas-là, J.M. Bouillé étant un pilote classe C-1, il faut nécessairement que j'aie

un pilote classe B, classe générale, averti en même temps; c'est pourquoi vous voyez ici deux A qui sont avertis.

Q La lettre A au bout du nom veut dire: Averti?

R Durant les heures de jour, aussitôt que quelqu'un devient premier en tour, on l'avertit toujours de se tenir en "stand by", si on avait un ordre.

Q Alors, dans ce cas-ci, le premier en tour, c'est un pilote classe C, et le deuxième en tour, quelle classe est-il?

R Classe B.

Q Classe B. Et vous dites que lorsque vous avez un pilote classe C premier en tour, vous avertissez aussi un pilote classe B. Dans l'exemple que je désire produire sous la cote 551, exemple du tour de rôle, alors, dans cette liste-ci, le deuxième en tour est un pilote classe B. Maintenant, est-ce que dans votre liste de pilote vous tenez compte de la classe, du grade du pilote, pour sa position dans cette liste-là, d'une façon quelconque?

R Certainement, il faut en tenir compte. Nous établissons la liste le matin, et il nous faut nécessairement, si le premier en tour est un pilote classe C, il faut que le deuxième en tour soit classe B; ils sont, comme on pourrait dire, tous les deux considérés comme premier, parce que si le premier ordre est un ordre classe B, nécessairement, il faut que j'envoie un pilote classé B.

Q Alors, ça c'est une nouvelle règle concernant votre tour de rôle. On a dit hier que deux fois par jour, quant aux pilotes du fleuve, vous faisiez l'égalisation des tours?

R Ceci pour les pilotes de Cornwall, deux fois par jour.

Q Pour les pilotes de Cornwall. Les pilotes du port de Montréal?

R A midi.

Q Les pilotes du fleuve?

R A dix heures chaque matin.

Q Alors, à dix heures chaque matin, vous refaites votre tour de rôle, votre liste?

R Je fais la liste, j'égalise, tout en tenant compte que le premier en tour - j'égalise les tours, et si c'est un C-1 qui est le premier en tour, le premier classe B devient deuxième; ils sont considérés comme premier en tour les deux.

Q Alors, quand vous refaites votre liste, vous prenez le premier qui est sur la liste, quelle que soit sa classe?

R Oui.

Q Si c'est un pilote classe C, vous choisissez comme deuxième en tour un pilote classe B, le premier pilote classe B?

R .....

Q Le premier pilote classe B sur la feuille de liste?

R Sur la feuille de liste.

Q C'est le pilote classe B qui a le moins de tours sur la liste?

R Non, le premier pilote classe B.

Q Alors, c'es t toujours, quand vous faites votre liste, vous gardez toujours celui qui apparaît premier sur la feuille de liste?

R Oui, c'est ça.

Q Et comme deuxième sur la nouvelle liste, si le premier est un pilote classe C, vous prenez le premier en tour sur la vieille liste de classe B, et il devient deuxième, peu importe le nombre de tours.

R Pour nous, ils sont considérés comme premier, tous les deux.

Q Maintenant, si vous avez comme premier en tour sur la vieille liste un pilote classe B, comment procédez-vous?

R Dans ce cas-là, il n'y a pas de problème, on en a seulement un en tour, parce que le pilote classe B est..... peut prendre un navire classe C n'importe quand, ou moindre, moindre de sa classe, il peut mener tout bateau en bas de sept mille tonnes, que ce soit un navire classe B ou classe C, il est qualifié pour.

Q Alors, quand le premier en tour sur la vieille liste est classe B, c'est lui qui reste premier en tour;

et là, qu'est-ce que vous faites avec les autres?

R Tous ceux qui sont arrivés avant minuit, c'est-à-dire, on est à dix heures du matin, c'est-a-dire, tous ceux qui ont eu dix heures de repos sont égalisés d'après leur nombre de tours.

Q Alors, parmi ceux qui sont arrivés à Montréal...

R Oui.

Q ... ou à Trois-Rivières - on parle de pilotes qui descendent, là?

R Bien, à Trois-Rivières, c'est Trois-Rivières qui fait cette liste-là.

Q Vous dites: ceux qui sont arrivés avant minuit. Arrivés où?

R Arrivés à Montréal, sur notre liste - qui se trouvent sur notre liste.

Q Alors, ceux qui ont monté des bateaux de Trois-Rivières à Montréal?

R C'est bien ça.

Q Qui sont arrivés avant minuit?

R Avant minuit, oui.

Q Alors, vous commençez par eux?

R On les égalise; le premier en tour reste premier en tour.

Q Oui.

R Tous les autres sont égalisés selon leur nombre de tours.

Q Alors, est-ce que c'est comme hier, vous prenez celui qui a le moins de tours, vous le mettez deuxième en tour?

R C'est bien ça.

Q Et s'il y en a qui ont un nombre égal de tours...

R C'est leur temps d'arrivée qui détermine leur position.

Q Qu'est-ce que vous faites maintenant quand vous avez épuisé la liste de ceux qui sont arrivés avant minuit?

R Ceux qui sont arrivés après minuit sont mis sur la liste d'après les heures d'arrivée.

Q D'après les heures d'arrivée, peu importe le nombre de tours?

R Peu importe le nombre de tours.

Et si avant le lendemain matin à dix heures, j'en ai besoin, je les prends d'après leur heure d'arrivée.

Q Vous les prenez d'après leur heure d'arrivée?

R Comme c'est indiqué ici, sur la liste.

Q Un instant, on va finir nos explications avant de se lançer à l'explication de la pièce 541. Si le premier en tour sur la vieille liste est un pilote classe A, qu'est-ce que vous faites?

R Si c'est un pilote classe A, il se trouve sur la liste des pilotes en tour, il demeure dans la classe générale, il est disponible pour le tour de rôle également,

à moins d'urgence.

Q Il est disponible pour le tour de rôle comme les autres pilotes. Si c'est un petit navire qui est le premier à passer...

R Il est qualifié pour toutes sortes de navires, étant classe A; si c'est à son tour, c'est son bateau.

Q Alors, il prend le bateau pareil?

R .....

Q Est-ce que je comprends la situation: C'est que le premier en tour, quelle que soit sa classe, c'est lui qui prend le premier navire, à moins que ce soit un navire d'une classe supérieure?

R C'est bien ça.

Q Peu importe la classe du pilote?

R Quand même il serait classe A, si le premier navire c'est un navire classe C , c'est son bateau.

Q Maintenant, dans les C - dans les pilotes classe C, il y a différentes classes, aussi?

R C-1, C-2, C-3.

Q C-1, C-2 et C-3. Alors, comment les mettez-vous sur le rôle, ces différentes classes-là?

R .....

Q Est-ce que vous en tenez compte d'une façon quelconque?

R Certainement, quand il arrive premier en tour, ils sont avertis, et le premier bateau de leur classe, on

leur donnera; si on a un bateau de classe supérieure, ça ira au suivant qui sera qualifié pour cette classe de bateau.

Q Maintenant, dans ce cas-là, pour votre tour de rôle, vous ne tenez pas compte si c'est un C-1, C-2 ou C-3?

R En faisant la liste, non.

Q En faisant la liste?

R La seule chose qu'il y a, c'est si c'est un classe A - si c'est un classe C qui est premier, le premier classe B suivant est considéré comme premier ..... ils sont considérés conjointement premier en tour.

Q Et si le navire est plus gros, est d'un plus fort tonnage que la licence du pilote, c'est le premier pilote classe B qui le prend?

R C'est bien ça.

Q Maintenant, si vous voulez, on va revenir à la pièce 551. Dans une colonne à gauche, on a le nom du pilote, son nombre de tours?

R C'est ça.

Q Il y a aussi une colonne à droite qui contient le nom du pilote et le nombre de tours aussi?

R C'est ça.

Q Vous avez indiqué par le chiffre 1 le premier pilote en tour; vous avez mis au bout de son nom la lettre A?

R Oui, c'est ça.

Q Qui dénote que le pilote a été averti qu'il était premier en tour?

R C'est ça.

Q Et vous avez aussi mis une lettre A au bout du deuxième nom qui apparaît dans la colonne de gauche, pour dénoter que le pilote avait été aussi averti?

R C'est bien ça.

Q Maintenant, vous avez dit que le premier nom qui apparaît sur la liste, c'est un pilote classe C?

R C'est ça.

Q Pouvez-vous me dire qu'est-ce qui vous guide en me disant que c'est un pilote Classe C? Je ne vois rien sur la liste qui puisse le laisser savoir?

R Naturellement, au bureau, on est assez familier avec cela; on sait qu'il est classe C 1, C2 ou C 3, ou qu'il est classe A ou qu'il est classe B.

Je pense que monsieur Melançon a une liste de ces pilotes, leurs qualifications.

Q Si vous doutez, est-ce que la liste est disponible pour consultation?

R Certainement, c'est une chose tellement..... tellement..... qu'on a tellement besoin au bureau que nécessairement, c'est la première chose qu'on apprend.

Q Maintenant, sur la pièce 551, dans la deuxième colonne, à la gauche du nom, il y a un nombre encerclé, et vous avez dit que c'était le nombre de tours,

pilote classe A?

R C'est bien ça.

Q Quel genre de tour?

R C'est le tour qu'ils ont fait sur des bateaux classe A.

Q Je prends un exemple ici, je vois...

R Léo Hamelin.

Q ... Léo Hamelin, qui est un pilote de quelle classe?

R Classe A.

Q A gauche de son nom, encerclé, on voit le chiffre 27?

R Ca veut dire qu'il a 27 tours classe A.

Q Et au bout de son nom, à droite, on voit: 50½.

R C'est le nombre de tours qu'il a faits sur les classes A, et ..... le nombre total de ces tours.

Q Le nombre total de ces tours. Alors, ce pilote-là, monsieur Léo Hamelin, à la date de la liste, aurait fait 50 tours et demi au total, dont 27 sur navires classe A?

R C'est bien ça.

LE PRESIDENT:

Vous allez nous expliquer la demie?

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Oui Votre Seigneurie.

Q Maintenant, cette pièce 551 comprend deux colonnes; je voudrais savoir si la colonne - est-ce que la colonne de droite est la continuation de la colonne de gauche? Est-ce que le tour de rôle part avec le premier nom sur la colonne de gauche et finit avec le dernier nom dans la colonne de droite?

R En haut de la deuxième colonne, c'est l'endroit où vous arrivez sur les pilotes classe A qu'on réserve pour les bateaux, dont le départ est pour bientôt.

Q Alors, voulez-vous indiquer - encercler de rouge une partie de la colonne de droite qui est réservée aux pilotes classe A?

R .....

Q Je constate que vous avez omis deux noms immédiatement précédent..... suivant ce que vous avez encerclé. Pourquoi?

R Parce que, voyez-vous, sur ma liste, je réserve les classes A, seulement ceux que j'ai besoin; quand je n'en ai pas besoin, ils sont obligés de naviguer dans la classe B, dans le tour général.

Q Alors, comment savez-vous que vous aurez besoin de pilotes classe A?

R Voyez-vous - je vous demande pardon, ici, ces deux pilotes-là sont réservés.

Q Sous la ligne rouge?

R Oui. En faisant le tour, ils se trouvaient dans le tour général; quand on a eu des appels pour des bateaux classe A, vous voyez qu'on les a barrés ici, on les a remis sur la liste en haut.

Rosario Houde, ici, et ici, il est effacé dans le tour général et puis remis dans la liste réservée pour classe A.

La même chose va pour celui-ci, il a été réservé ici.

Q Alors, ils étaient dans le tour général, vous les avez enlevés parce qu'ils ont été réservés?

R Certainement.

Q Alors, expliquez-nous cette réservation-là?

R Quand on voit - on reçoit un ordre pour une classe de pilote, pour un bateau classe A, on doit mettre un homme de côté dix heures d'avance.

Q Dix heures d'avance?

R Dix heures d'avance.

Q Pourquoi dix heures d'avance?

R Parce que si je ne le réserve pas, si je l'envoie sur un autre bateau, en dehors, le navire arrivera, je n'en aurai pas de classe A.

Q Alors, est-ce que vous avisez les armateurs que les navires de classe A doivent faire parvenir leur avis pour pilote dix heures à l'avance?

R Oui. Mais je pense qu'il ne leur est pas toujours possible de donner l'heure exacte du départ.

Q Maintenant, vous avez parlé - vous avez réservé un certain nombre de pilotes classe A. Qu'est-ce que vous faites pour établir le nombre de pilotes que vous réservez?

R Selon les départs prévus.

Q Où est-ce que vous obtenez ces prévisions-là?

R On a au bureau - on tient en note tous les noms des navires de classe A qui sont dans le chenal, et chaque matin, sur la liste des rapports des signaux, les noms de tous les bateaux de classe A descendant dans le "seaway", - on prend les informations pour savoir l'heure du départ.

Q Alors, pour les navires qui descendent la voie maritime du St-Laurent, vous obtenez l'information du service des signaux?

R On voit le nom sur la liste des bateaux en descendant.

Q Pour les navires qui sont à Montréal, comment pouvez-vous savoir si le navire va partir dans la journée ou non?

R Si c'est, par exemple, un passager, le départ est régulier.

Q Et c'est c'est un cargo?

R Dans ce cas-là, on essaie à s'informer à tous

les jours à peu près de l'heure du départ du navire.

Q De qui vous informez-vous?

R De l'agent.

Q Est-ce que vous leur téléphonez?

R On leur téléphone.

Q Vous leur téléphonez. Alors, quand faites-vous toutes ces démarches-là?

R A tous les jours.

Q A quelle heure?

R Ah, il n'y a pas d'heure prévue; aussitôt qu'on a un moment de libre, on appelle tous les agents dont on a un bateau sur la liste, et ils nous donnent le temps approximatif de leur départ.

Quelquefois, c'est dans deux jours. Dans ce temps-là, on marque la date prévue, et plus tard, rendu à cette date, on vérifie encore avec la compagnie.

Q Maintenant, à tous les matins, à dix heures, vous faites votre tour de rôle, votre liste?

R A dix heures, oui.

Q Et la liste des réservations de pilotes Classe A, quand la faites-vous?

R Au fur et à mesure qu'on reçoit des ordres ou qu'on reçoit des informations qu'un bateau classe A va partir en-dedans de dix heures.

Q Alors, là, s'il n'y en a pas dans la partie réservée sur la pièce 551 aux pilotes classe A, vous le

prenez dans la liste, dans le tour de rôle général?

R Dans le tour de rôle général.

Q Maintenant, il y a des noms qui sont rayés sur cette liste-là; voulez-vous me dire pourquoi?

R A mesure qu'ils partent avec un bateau, bien, je les raye, ils sont rayés de cette liste, ils sont mis sur une autre liste.

Q Une autre liste?

R C'est la liste qu'on appelle communément les montants et descendants.

Q Les montants et descendants. Alors, un instant, si vous voulez, on va finir le tour de rôle. Lorsque le pilote s'embarque, vous rayez son nom?

R Je raye son nom.

Q Maintenant, il y a toutes sortes de flèches sur cette liste-là?

R Ca, c'est des changements de tours.

Q Voulez-vous nous expliquer comment le changement de tours se produit?

R Par exemple, nous avons un pilote qui demeure à Trois-Rivières, ou dans les environs deTrois-Rivières; il est en tour à Montréal, loin en tour, et il change de tour avec un pilote de Montréal qui demeure ici.

Donc, il aime aussi bien demeurer ici plus longtemps.

Q Il est sur le haut de la liste, lui?

R Oui. Alors, vous avez le pilote de Trois-Rivières, en changeant de tour, il s'en retourne à Trois-Rivières, à son domicile, et puis, il peut demeurer plus longtemps chez lui.

Q Maintenant, est-ce qu'on exige un minimum d'heures de repos entre les voyages?

R Dix heures de repos.

Q Alors, qu'est-ce qui arrive si un pilote de Trois-Rivières, dans l'exemple que vous avez donné...

LE PRESIDENT:
Ca, c'est bien pour Montréal et Trois-Rivières.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Oui Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:
Ca ne s'applique pas aux pilotes du port.
C'est parce que vous avez trois catégories
de pilotes.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Je ne suis pas rendu là, Votre Seigneurie.

Q Si le pilote de Trois-Rivières qui veut absolument descendre chez lui, s'il veut changer de tour

et qu'il n'a pas eu dix heures de repos, ou au moins dix heures depuis son dernier voyage, est-ce que vous lui changez son tour quand même?

R On ne lui permet pas de changer.

Q Vous ne lui permettez pas de changer?

R C'est tout.

Q Une dernière question au sujet de la pièce 551: C'est la liste de quelle date, ça, monsieur, s'il vous plaît?

R Je pense que c'est du deux (2) juillet.

Q Du deux (2) juillet, cette année?

R C'est ça.

Q Maintenant, je voudrais produire un autre document sous la cote 552; je vous montre ce document. Voulez-vous me dire son nom, comment l'appelez-vous, ce document-ci?

R La liste des montants et des descendants.

Q Et c'est une liste du deux(2) juillet, aussi?

R Deux (2) juillet.

Q Liste des montants et descendants du deux)2) juillet?

R Oui monsieur.

Q Cette liste comprend trois - est divisée en trois colonnes: Celle de gauche intitulée "In Montreal"; celle du milieu intitulée "Trois-Rivières," et celle de

droite intitulée "out". Dans chacune des colonnes, on voit des noms et des chiffres. Voulez-vous m'expliquer...

R La première colonne...

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
Est-ce qu'on parle de navires?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Il va le dire.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
On parle de montants et de descendants; ça ne veut rien dire.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q La première liste...

R La première colonne, celle de gauche ...

Q La première colonne indique le nom du pilote, le nom d'un pilote avec le bateau qu'il monte?

R Oui.

Q Ainsi que son nombre de tours?

R Le nombre de tours du pilote.

Q Oui, c'est ça.

R Sur la deuxième colonne, la liste du tour de rôle à Trois-Rivières.

Q Alors, où obtenez-vous la liste du tour de rôle à Trois-Rivières?

R Chaque matin, nous recevons, à dix heures du matin....

Q Alors, à chaque matin, à dix heures, Trois - Rivières vous fait parvenir sa liste?

R ..... chaque matin, on entre en communication avec Trois-Rivières et Québec.

Québec donne leurs bateaux, leur tour de rôle, les bateaux qu'ils ont en montant, avec le nom du pilote.

Trois-Rivières fait de même pour les descendants, pour leurs bateaux en descendant, ainsi que leurs bateaux en montant, et nous donnons nos bateaux en descendant, avec le nom du pilote et notre tour de rôle.

Q Et votre tour de rôle?

LE PRESIDENT:

Q Ca, ce sont des listes qui sont échangées entre le bureau de "despatching" de Trois-Rivières et le vôtre à Montréal?

R C'est bien ça, Votre Seigneurie.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Voici un document que vous m'avez montré et que je désire produire sous la cote 553. Ca vient d'où, ce document-là? Du téléscripteur?

R Par téléscripteur.

Q Par téléscripteur, et c'est adressé, ça, de quel endroit à quel endroit?

R On met sur la ligne: Trois-Rivières, Québec, Montréal, et en même temps, aussi, Sorel, pour en même temps..... on a les noms des bateaux en montant, parfois, parce qu'il y a des bateaux qui vont à Sorel.

Q Alors, ils sont mis sur le téléscripteur en même temps?

R Oui.

Q Et quelle séquence est suivie dans la transmission des informations?

R .....

Q Qui commence à vous envoyer des messages?

R Parfois c'est nous, parfois Trois-Rivières, parfois Québec.

Q Maintenant, ce document ici, exhibit 553 contient le tour de rôle de Québec?

R C'est ça.

Q Et ensuite de ça?

R Ils avaient deux bateaux en montant; ensuite de ça, s'il y a des noms des pilotes absents, ils sont mis en tour, parce qu'à la suite de ce rapport-là, il faut trouver notre nombre de pilotes.

Q Maintenant, toujours sur la pièce 553, la premièremention, c'est: tour de rôle à Québec, et on montre le tour à Québec?

R Oui.

Q Sur ça, on voit: 52, Rosaire Arcand.

R C'est le nombre de tours, le nom du pilote, Rosaire Arcand, il se trouve en tour, il a cinquante-deux tours dans le moment.

Q Alors, la liste comprend des chiffres à gauche...

R Le chiffre à gauche, c'est le nombre de tours du pilote, et la liste ici, c'est le tour de rôle à Québec.

Q Le tour de rôle à Québec. Et ensuite, on voit en-dessous de cette liste-là: En montant?

R Ca veut dire que depuis leur dernier rapport, ils avaient deux pilotes qui étaient partis avec des navires.

Q Alors, on voit: "Cinquante, J. Leblanc, Sternecliffe Hall 0215," qu'est-ce que ça veut dire, ça?

R D'abord, cinquante, c'est le nombre de voyages qu'il a; le nom du bateau, et l'heure de son passage à Québec.

Q Pour revenir à la pièce 553, ça, c'est fait à dix heures tous les matins?

R Autant que possible, oui.

Q Autant que possible à dix heures, une fois par jour?

R Une fois par jour.

Q Est-ce que c'est fait en fin de semaine aussi?

R Oui.

Q Le samedi?

R Oui.

Q Le dimanche?

R Oui.

Q Les jours de fêtes?

R Oui.

Q Maintenant, nous étions rendus à "45 O. Hamelin, comité." Voulez-vous expliquer ça?

R Nous avons ici le nom des pilotes en tour; nous avons ici les pilotes montant sur des navires, et ici, les noms de deux pilotes qui sont absents pour des raisons quelconques.

Q Et je vois la première mention: 41, C.A. Frenette, absent?

R Oui.

Q Et la deuxième mention: "45, O. Hamelin, comité"?

R Oui.

Q Pourquoi mentionne-t-on "comité"?

R Parce qu'il est absent pour cette journée-là en raison d'une assemblée qu'ils peuvent avoir. Ordinairement, le président a toujours affaires au bureau, soit pour signer des chèques..... ça, je ne sais pas.

Q Oui, ça c'est très bien, mais pourquoi pas dire tout simplement: absent?

R Bien, je pense que la raison..... ça va

mieux quand il y a une raison.

Q Quand il y a une raison. Maintenant, excusez-moi de revenir un peu en arrière, mais je vois le nom: "Sternecliffe Hall, 0215", c'est bien l'heure du départ du navire à Québec?

R L'heure du départ ou du passage à Québec.

Q Et on continue la liste, et on rencontre - on voit le mot "vacances", avec une liste de pilotes; il y a le nombre de tours et le nom du pilote?

R Oui.

Q Et ensuite, on voit "A. M. le 5, " qu'est-ce que c'est, ça?

R Les pilotes entre eux ont une entente qu'ils ont certains jours de repos, on peut dire, pour les mois de mai et juin, deux jours; juillet et août, cinq jours; septembre et octobre deux jours - trois jours, c'est-à-dire, et trois jours vaut aussi pour mai et juin.

Q Alors, qu'est-ce que c'est ça: A.M. le 5?

LE PRESIDENT:

Q Ce sont des jours par mois?

R Pour deux mois.

Q En plus des dimanches? Où sont les dimanches?

R Ah, pour les pilotes, il n'est pas question de dimanche ou de samedi.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Et la mention " A.M. le 5", qu'est-ce que c'est ça, ici?

R C'est la date - la vacance commence à dix heures le cinq (5).

Q Et est-ce que ça commence toujours à heure fixe?

R A heure fixe, oui.

Q A heure fixe. C'est à dix heures du matin?

R Dix heures du matin. Et quand ils ne sont pas appelés avant six heures du matin, on les ôte automatiquement à dix heures du matin; s'ils sont appelés avant six heures, bien, on les embarque à bord des bateaux, et leur vacance est retardée d'une couple d'heures.

Q Maintenant, en continuant d'examiner ce document-ci, on trouve la mention " à vous Trois-Rivières," et ensuite " en tour pour Québec"?

R C'est bien ça.

Q Alors, l'information qui suit, c'est le nom du pilote et le chiffre au bout du nom, c'est le nombre de tours?

R C'est bien ça. L'espace indique...

Q On va marquer l'espace par un X en rouge.

R En bas de l'espace, c'est les pilotes arrivés après minuit.

Q Si vous voulez, on va écrire ça en marge.

R .....

Q Alors, la liste qui suit, c'est le tour de rôle qui a été établi, puis les pilotes qui sont arrivés à Trois-Rivières depuis minuit?

R C'est ça.

Q Et la mention suivante, c'est: "En tour pour Montréal," et c'est de quel endroit?

R De Trois-Rivières.

Q Et la liste qui suit semble divisée en deux aussi par un espace indiqué par un X?

R Oui, c'est ça; ça veut dire que ces pilotes sont arrivés après minuit.

Q Ils sont arrivés après minuit, aussi, ceux en-dessous du X?

R Et ces deux-là sont réservés pour des classes A.

Q Et indiqué en rouge, à droite de trois noms, c'est marqué "réservé, classe A," deux noms, plutôt?

R Oui.

Q Et on voit ensuite "à vous Montréal"; c'est vous qui envoyez ça, ce qui suit?

R C'est bien ça, oui.

Q Et ça comprend le tour...

R Le tour de rôle avec la mention qu'on a un nom qui est mis de côté pour un classe A; le nom des malades, le nom des absents, absents ou malades ou en vacances.

Q Je vois un nom "Enquête A. Tremblay?"

R Le fait que monsieur Tremblay ne peut pas naviguer dans le moment.

Q Est-ce qu'on peut retraçer l'heure exacte à laquelle ces messages ont été - ce message a été envoyé?

R Sur le télétype, oui.

Q Et pouvez-vous indiquer l'endroit?

R Voyez-vous, ici , le message a été coupé ici, parce qu'il y avait un autre..... un autre rapport qui suivait, et la date a dû être indiquée au bout.

Q Un autre rapport? Quel genre de rapport?

R Souvent, des informations qu'on se demande entre stations; même, des fois, les agents des signaux profitent de l'occasion, vu qu'ils ont une telle station sur la ligne pour leur demander...

Q Est-ce que ce n'est pas les chiffres que je vois ici: "Montreal Pilotage Station 02071020?"

R Oui, c'est bien ça; mais ensuite de ça, il y avait un autre rapport, parce que c'est marqué "Minute," ici; ça veut dire qu'on a un autre renseignement à leur demander.

Q Alors, pièce 553, message donnant les tours de rôle à Québec, Trois-Rivières et Montréal, pour le deux (2) juillet mil neuf cent soixante-trois (1963)?

R .....

Q Maintenant, si vous voulez, où obtenez-vous

les informations concernant les absences, les maladies, les vacances? Qui vous dit ça?

R Les pilotes, quand ils sont appelés, ils sont obligés - s'ils s'absentent, ils sont obligés de se rapporter.

Q Oui.

R A tous les jours, on tient un record des pilotes qui s'absentent ou qui reviennent en devoir; et on fait rapport à l'Association des Pilotes.

Q Les absences, ça couvre quoi, ça?

R Maladies, absences ou.....

Q Par exemple, on a vu des mentions: Comité?

R Bien, le comité, c'est ça, ça couvre l'association.

Q Enquête?

R Enquête.

Q Est-ce que ça couvre: maladies?

R Maladies, vacances.

Q Vacances?

R Tout.

Q Chaque fois qu'un pilote n'est pas disponible?

R N'est pas disponible.

Q Alors, cette liste-là, vous dites qu'elle est faite à tous les jours?

R Tous les jours, après la réception du grand rapport.

Q Mais qui vous dit - qui met le nom sur la liste?

R En faisant cette liste-là...

Q Vous référez à 552, là?

R Et à la liste du tour aussi, à Montréal, en additionnant le nombre des pilotes, il faut que j'arrive nécessairement à mon nombre de pilotes, comme dans le cas de Montréal, dans le moment, c'est 65 pilotes.

Q C'est ça?

R Et ceux qui sont absents, malheureusement, on ne le voit pas ici; les noms sont inscrits au dos de la liste.

Q Au dos de la liste?

R Avec la raison de leur absence.

Q Comment savez-vous que quelqu'un est absent en vacances, pour ouvrage ou sur les comités, ou pour fins d'enquête?

R Pour le comité, on est avisé par l'Association des Pilotes.

Q Ceux qui sont absents pour travail sur le comité, vous recevez un avis de la Corporation des Pilotes?

R Un avis, quelques jours auparavant.

Q Ceux qui sont absents pour vacances?

R Automatiquement, quand leurs jours de vacances arrivent, ils sont mis en dehors de la liste, sur le dos de cette liste, en vacances.

Q Oui, mais, automatiquement - comment est-ce que ça se fait, ça? Qui est-ce qui dit que monsieur un tel va prendre sa vacance tel jour?

R On a un tableau; le tableau est établi, on a le nom de chaque pilote, avec la date de sa vacance pour toute l'année.

Q Pour toute l'année. Qui est-ce qui fait ça?

R C'est l'Association, les pilotes eux autres mêmes; le comité qui nous fournit cette liste.

Q Qui vous transmet le tableau?

R Oui.

Q Est-ce que c'est fait par les pilotes de Québec et de Trois-Rivières?

R En ce qui me concerne, Montréal - Trois-Rivières, et Trois-Rivières - Québec, aussi, il y en a un,

Q C'est celle de Montréal - Trois-Rivières qui vous intéresse?

R Qui m'intéresse, oui.

Q Alors, chaque "despatcher" a ces informations-là: La liste des vacances...

R C'est bien ça.

Q ... la liste des gens qui sont absents au travail sur les comités...

R C'est bien ça.

Q ... et ceux qui sont absents pour cause de maladie?

R C'est ça.

Q Quand vous dites qu'ils sont absents pour cause de maladie...

R Parce que, voyez-vous, quand ils se rapportent absents pour maladie, automatiquement on les raye du tour de rôle.

Q Quand ils se rapportent absents pour maladie, c'est le pilote, ça, est-ce qu'il fait ça lui-même?

R Oui, ou bien, en appelant pour son tour, il se rapporte malade, son nom est rayé de la liste et mis parmi la liste de ceux qui sont en congé de maladie ou...

Q Si vous voulez, à l'endos de la pièce 552, vous allez écrire les mentions que cet endos-là contient, s'il vous plaît?

R .....

Q Ou mettez, si vous voulez: Liste des pilotes absents en maladie, absents pour cause de maladie ou autres?

R .....

Q Ce n'est pas nécessaire de répéter tous les noms; vous pouvez tout simplement mettre la mention "Liste des pilotes absents," à l'endos de la pièce 552.

R Si je ne peux pas lire les noms...

Q Alors, la pièce 552, liste des montants et descendants se fait quand?

R Après vers dix heures et demie, après la réception du grand rapport entre les stations.

Q Et si vous voulez, on va continuer à examiner la colonne du centre; vous avez dit que c'était le tour de Trois-Rivières?

R C'est bien ça.

Q Alors, les informations qui sont sur la pièce 552, est-ce que vous les avez obtenues du rapport du télé-scripteur qu'on a examiné tout à l'heure?

R C'est bien ça. Je pense, par exemple, que ce n'est pas la même pièce, pour la même journée.

Q Ce n'est pas pour la même journée. Maintenant, la colonne de droite qui est intitulée "Out", voulez-vous l'expliquer, s'il vous plaît?

R Dans cette colonne, nous avons le nom du pilote, avec le nom du bateau qu'il descend, avec son nombre de tours, l'heure du départ et la destination. Par exemple, j'ai ici: Sam DeVillers, Imperial Welland, départ à dix heures et demie, destination Sorel; avec ce voyage, ça lui donnerait 51 tours.

Q Alors, la colonne "out", c'est les départs de Montréal?

R Les départs de Montréal ou de Sorel, en destination de Trois-Rivières.

Q La destination dans la colonne "out", c'est toujours: Trois-Rivières?

R Il peut aller à Sorel aussi, parce que c'est un bateau en descendant.

Q C'est un bateau en descendant?

R En descendant.

Q Alors, je vois: Dix heures trente (10:30), Sam DeVillers; alors, c'est un bateau du nom Imperial Welland, qui part à dix heures et trente (10:30), piloté par Sam DeVillers, et qui s'en va à Sorel.

LE PRESIDENT:

Avant d'aller plus loin, montrez donc la pièce aux procureurs, parce que c'est très difficile à comprendre autrement. Vous pourriez peut-être leur donner quelques explications en passant.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Maintenant, toujours en rapport avec la pièce 552, la colonne de droite, je vois des mentions de noms, de pilotes avec un nombre de tour de rôle, et la mention "bus", 1540 to T.R., qui doit être Three Rivers?

R C'est bien ça.

Q Voulez-vous expliquer ça, s'il vous plaît?

R Cela vient de ce qu'on avait reçu un ordre de Trois-Rivières, demandant pour cinq pilotes, vu l'exigence du service à cet endroit.

Q Alors, vous en prenez cinq sur la liste?

R A l'heure du e. Ces pilotes ont été demandés pour quinze heures quarante (15:40), une heure et demie, quatre heures et dix, on leur donnera ces cinq pilotes-là en commençant avec le premier en tour.

Q Avec le premier en tour. Maintenant, les colonnes de gauche et de droite sur la pièce 552, quand est-ce que vous faites ça?

R Tout de suite après la réception de grand rapport.

Q Après la réception du grand rapport, mais comment obtenez-vous l'information du nom du pilote et du nom du navire? Ce n'était pas indiqué sur le rapport, tout à l'heure; vous aviez seulement les cas - vous avez dit tout à l'heure que vous aviez dans le rapport de dix heures le nom du navire, la date de départ ou du passage à Québec ou à Trois-Rivières, suivant le cas, et le nom du pilote seulement depuis le dernier rapport.

R Trois-Rivières, au passage d'un bateau, ou d'un départ, Trois-Rivières nous envoie par le télétype un message qui va aussi bien pour les signaux que pour nous: Tel bateau passé ou parti telle heure, le nom du pilote.

Le PRESIDENT:

Q Ca, c'est le pilote qui est embarqué à Trois-Rivières?

R C'est bien ça.

Q Parce que je comprends que le pilote qui est embarqué à Québec descend à Trois-Rivières?

R C'est bien ça, Votre Seigneurie.

Le commis des signaux a ce rapport qui indique pour son usage l'heure du passage ou du départ de tel bateau, et il nous remet le feuillet, et nous entrons - nous enregistrons ce nouveau montant, ce nouveau descendant.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Alors, à la suite des noms qui sont déjà sur la liste, - mais la liste commence à quelle heure de la journée?

R A dix heures.

Q Si je prends cette liste-là, je sais qu'à dix heures...

R A dix heures, vous avez tous ces bateaux.

Q En route?

R En route.

Q Ces noms-là en départ...

R Qui attendent.

Q Ceux-là en descendant; les autres sont ajoutés après, à mesure des départs qu'on a.

Q A mesure que ça arrive, que les évènements se produisent? C'est ça ?

R Ensuite de ça, voyez-vous, ici, le lendemain,

cette feuille-là va jusqu'au lendemain, à dix heures; donc, le lendemain, à dix heures, j'ajoute ceux qui ne sont pas barrés ici, qui ne sont pas raturés, ils ne sont pas arrivés`a Montréal encore; ça fait que sur mon nouveau rapport, je les mets en montant..... en montant, ici.

Q Alors, dans la colonne de gauche, les mentions qui sont raturées, qu'est-ce que ça signifie?

R Ca veut dire que le pilote est arrivé à Montréal, ou c'est rapporté à notre bureau; il est remis sur la liste du tour général.

LE PRESIDENT:

Q Ca veut dire que cette journée-là il est arrivé?

R .....

Q Cette journée-là?

R Il est arrivé.

Q Vous ne les raturez pas le lendemain, sur cette liste-là; vous envoyez une liste chaque jour?

R Chaque jour, oui.

Q Alors, ceux qui restent, qui ne sont pas raturés, vous les mettez en montant le lendemain, sur la nouvelle liste?

R C'est bien ça, Votre Seigneurie.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Dans la colonne du centre, il y a des noms qui sont raturés; qu'est-ce que ça signifie, ça?

R Ca veut dire, par exemple, ici, R. Vallée, il était premier en tour, il a été ordonné sur le "Bay Master", en montant.

Q Et le "Bay Master", je vois qu'il nous apparaît dans la colonne de gauche, et il est raturé; alors, ça, si je comprends bien votre explication, ça veut dire que pour le deux (2) juillet, monsieur Vallée était premier en tour?

R Premier en tour, à dix heures du matin.

Q A dix heures du matin, il était rendu à son cinquantième tour?

R Oui.

Q Il s'est embarqué sur le "Bay Master"?

R C'est bien ça.

Q Qui était son cinquante et unième tour?

R C'est bien ça.

Q Qui est indiqué au bout du nom "Bay Master", et que dans la même journée, il est arrivé à Montréal?

R Il est arrivé à Montréal, soit dans la même journée ou le matin avant dix heures.

Q Dans la période de vingt-quatre heures?

R C'est ça.

Q Dans la même période de vingt-quatre heures?

R Oui.

Q Maintenant, lorsque Trois-Rivières vous demande des pilotes, - vous demande, disons, cinq pilotes, comme par exemple dans la pièce 552, est-ce que vous vérifiez si réellement ils ont besoin de cinq pilotes?

R Bien, voyez-vous, c'est malaisé pour moi de faire une telle chose; celui qui est en charge à Trois-Rivières est mon égal, je n'ai pas à lui..... donner des ordres ou ..... pour mon cas, si j'ai des pilotes pour lui en envoyer sans me mettre de court, je suis obligé de lui en envoyer, parce que je ne peux pas lui donner des ordres, il est mon égal; je n'ai pas autorité sur lui.

Q Maintenant, si ça vous met de court, qu'est-ce que vous faites?

R Dans ce cas-là, il y a discussion, et si on ne peut pas lui en envoyer, je ne lui en envoie pas.

Q Vous ne lui en envoyez pas. Est-ce que ça produit déjà, ça?

R Ca s'est déjà produit.

Q Alors, qu'est-ce qui est arrivé?

R Il faut croire qu'il a pu passer à travers parce que.....ou bien, dans un cas extrême, le bateau attendra.

Q Est-ce que ça vous est déjà arrivé d'être obligé d'appeler un pilote qui n'avait pas eu son dix heures de repos? C'est-à-dire de le rappeler avant qu'il ait son dix heures de repos?

R Oui.

Q Ca vous arrive?

R Certainement.

Q Est-ce que ça arrive souvent?

R Autant que possible, on essaie de prévoir ces cas-là, mais des fois, les tours sont tellement imprévus, ils sont tellement nombreux qu'on se trouve pris, des fois.

Q Disons, cette année, est-ce que c'est arrivé cette année, depuis le début de la saison?

R Ah oui, ça arrive; pour dire, pas trop fréquemment, mais assez souvent.

Q Combien de fois, disons, depuis le début de l'année?

R Ca, je ne pourrais pas vous dire; je sais que même hier, par exemple, ici, ils ont été obligés de demander à certains pilotes de partir avant leurs dix heures de repos.

Q Avant leurs dix heures de repos?

R Ils en ont demandé à Trois-Rivières, mais ils ne pouvaient pas venir assez vite par autobus.

Q Maintenant, vous m'avez référé à un autre document que nous allons produire sous la cote 554, qui est intitulé "daily list of absences", qui est datée de juin le dix-neuf (19) mil neuf cent soixante-trois (1963).

R .....

Q Vous avez référé tout à l'heure à ce document-là, et je vois qu'il indique - qu'il est divisé en quatre colonnes: La première "Name of pilot"; la deuxième "Date and hour of commencement of absence"; la troisième, "Date and hour of end of absence"; et enfin, la dernière: "Reason of absence"?

R C'est bien ça.

Q Vous avez dit tout à l'heure que dans le cas de pilotes malades, c'étaient les pilotes eux-mêmes qui se rapportaient. Est-ce que ces pilotes-là se rapportent à vous?

R Au commis en charge.

Q Au commis en charge. Et sur la pièce 554, voulez-vous nous dire quelles absences sont indiquées dans cette liste-là?

R Toute absence.

Q Toute absence?

R Toute absence.

Q Alors, absence pour vacances?

R Oui.

Q Suivant la liste qui vous est fournie par les Corporations de Pilotes?

R Oui.

Q Absence pour travail sur les comités, qui vous est fourni par les Corporations aussi?

R C'est ça.

Q Absence en maladie qui vous est fourni par le malade?

R C'est ça.

Q Maintenant, j'ai vu des mentions de demi-tour; voulez-vous expliquer ce que c'est qu'un demi-tour?

R On considère comme un tour, un voyage Montréal - Trois-Rivières, ou vice versa, Montréal - Sorel, ou Sorel - Trois-Rivières, ou vice versa.

Pour un voyage Montréal - Contrecoeur, et Contrecoeur - Montréal, dans un sens, un demi-voyage; un demi-voyage pour descendre, un demi-voyage pour monter.

Dans un autre cas, un passager, par exemple monte, un Cunard monte, ancre à Lanoraie pour accoster à l'heure prévue le lendemain, il ancre à Lanoraie; les ordres sont d'ancrer à Lanoraie: Un tour Trois-Rivières à Lanoraie, un demi-tour de Lanoraie à Montréal.

Q Il y a deux cas de demi-tour, c'està-dire trois: Montréal - Contrecoeur, Contrecoeur - Montréal, et puis...

R Il y a Sorel - Contrecoeur, aussi.

Q Sorel - Contrecoeur, Contrecoeur - Sorel et Lanoraie - Montréal?

R A présent, il y autre chose là-dedans: si

un bateau est à Lanoraie, et qu'on envoie un pilote pour le bassin, ordinairement, pour aller prendre ce bateau-là, dans ce cas-là, on lui accorde un tour complet.

Q Vous accordez un tour de Lanoraie au quai?

R A l'ancre, à Lanoraie.

Q De Lanoraie, lorsque le navire est à l'ancre, jusqu'à Montréal, vous accordez un demi-tour, quand c'est le même pilote?

R C'est ça.

Q Quand c'est celui qui l'a descendu de Trois-Rivières à Lanoraie. Si vous envoyez un autre pilote, vous chargez un tour?

R Un tour.

Q Lorsque vous envoyez un pilote à Lanoraie, est-ce que vous envoyez un pilote du port ou un pilote du fleuve?

R Un pilote de la rivière.

Q Un pilote de la rivière. Vous n'envoyez pas un pilote du port?

R Ah non, les limites du port sont...... sont plus loin, mais les pilotes du port sont seulement dans le port de Montréal proprement dit.

Q Dans le port de Montréal proprement dit?

R Les anciennes limites du port de Montréal.

Q Alors, c'est un pilote de la rivière qui va les chercher?

R A Lanoraie, oui.

Q Maintenant, ces listes-là que vous avez déposées tout à l'heure, le tour de rôle, la liste des montants et descendants, la liste des absences, vous faites ça par écrit tout le temps?

R Oui.

Q Tout est inscrit sur ça?

R Oui, chaque matin, à la confection du rapport, il faut nécessairement que je trouve mon nombre exact de pilotes.

Q Qu'est-ce qui arrive s'il vous manque un pilote?

R On le cherche.

Q Est-ce que c'est arrivé que vous ayiez perdu un pilote?

R Certainement, il y a des fois ..... on l'avait sur la liste des montants, et il peut avoir oublié de se rapporter, puis une fois que le bateau est descendu, est passé Trois-Rivières, et ils ne l'ont pas sur leur liste; ou des fois, voyez-vous, ils sont ordonnés pour un bateau, mais le bateau n'est pas spécifié, ils ne sont pas embarqués, ils sont seulement ordonnés, des fois ils ne mentionnent pas..... des fois, ils attendent pour nous donner le nom, en montant, que le bateau passe à Trois-Rivières.

Mais ils ne sont pas perdus pour longtemps; après dix heures et demie, on les retrouve.

Q Maintenant, est-ce qu'il y a des mesures de prises pour assurer l'exactitude des informations que vous recevez quant au tirant d'eau et quant au tonnage du navire? Prenons le tonnage? Est-ce que vous avez quoi que ce soit à faire avec le tirant d'eau?

R Bien, assigner les pilotes, - les classes de pilotes à bord des bateaux...

Q Alors, quelles sont les mesures qui sont prises pour assurer l'exactitude de ces renseignements-là?

R On s'en tient à l'index du Lloyd's, à moins que la compagnie nous avise qu'il y ait eu changement de l'enregistrement, de tonnage.

Q Et le tirant d'eau, où l'obtenez-vous?

R En consultant l'index.

Q Le "draft"?

R Ah non, le tirant d'eau..... pour le tirant d'eau, pour un départ, on demande toujours à l'agent de nous donner le tirant d'eau.

Il nous donne un tirant d'eau approximatif, puis qu'il faut qu'il ordonne son pilote deux heures d'avance, et que le bateau n'a pas fini de charger; il ne peut pas nous donner son tirant d'eau à son départ.

Q Il donne une idée du tirant d'eau?

R Approximative.

Q Maintenant, est-ce qu'il arrive...

LE PRESIDENT:

Excusez-moi, sur ce point-là, le tirant d'eau n'a rien à faire avec la classe des pilotes? C'est simplement le tonnage?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
C'est simplement le tonnage.

LE PRESIDENT:

La seule difficulté que je puisse voir, c'est que s'il y avait une différence entre la liste des Lloyd's et puis le tonnage...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
... indiquez sur la carte qui est remise par le pilote à son retour...

LE PRESIDENT:

Pour en revenir à notre description antérieure: "Open shelter deck".

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Sheltered deck tonnage.

Q Prenez le cas où le tonnage que vous obtenez de votre index ne concorde pas avec celui qui apparaît sur

la carte que le pilote va remplir...

R Ca arrive.

Q ... qu'est-ce que vous faites dans ces cas-là?

R Bien, dans ce cas-là, ce n'est pas mon domaine, mais le comptable fait une charge suivant...

Q Si ce n'est pas votre domaine, on va le demander au comptable, si c'est le domaine du comptable.

LE PRESIDENT:

Je comprends que le témoin, à ce moment-là, ne le sait pas parce qu'il n'a pas le "source form"; c'est avant le pilotage.

Alors, lui peut envoyer le pilote - ce qui pourrait arriver, si je comprends bien, c'est qu'il puisse envoyer un pilote classe B au lieu d'un pilote classe A, parce que le navire n'a pas déclaré son vrai tonnage.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Justement. Il a donné hier un exemple où c'était un nouveau navire, il avait envoyé un pilote classe B et c'était un navire classe A, et le pilote a continué avec le navire sans que personne s'en plaigne.

Q Maintenant, est-ce que pour le tour de rôle du port de Montréal, vous procédez de la même façon?

R Pour le tour de rôle du port de Montréal, ... à midi, le tour de rôle du port de Montréal est fait.

Q A midi?

R Tous les pilotes disponibles, sur la liste, c'est-à-dire, ceux qui sont au travail, excepté, ceux égalisés à midi, suivant leur nombre de "moveages" faits.

Q Alors, hier, vous avez expliqué ça de la façon suivante: C'est que celui qui a le moins de tours devient deuxième sur la liste, vous gardez le premier en tours sur la liste premier en tours?

R Non, pour le port de Montréal, ils sont tous égalisés.

Q Ils sont tous égalisés, même celui qui est premier en tours?

R Voici, il est indiqué dans les règlements du port de Montréal...

Q Ces règlements, je veux les faire expliquer par le surintendant local, monsieur Melançon. Je préfèrerais attendre ce témoin-là, avant de les produire.

R Je pourrais juste..... ces règlements-là, vous pouvez les consulter.

Q Alors, à chaque jour, à midi, vous prenez celui qui a moins de tours, vous le mettez premier en tours, et ainsi de suite; s'il y en a qui sont demandés encore,

vous prenez celui qui s'est rapporté le premier?

R Ensuite de ça, il y a une autre chose: Ca c'est la confection de la liste, mais en aucun temps - ensuite, un pilote vient avec trois tours en bas de l'avereage, il est placé deuxième en tours quand il se rapporte.

Q Ah, immédiatement?

R Oui.

Q Est-ce qu'une règle semblable existe pour les pilotes du fleuve?

R Non.

Q Ca n'existe pas?

R Non.

Q Alors, quelqu'un qui a été malade pendant plusieurs jours est presqu'assuré de devenir deuxième en tours?

R Bien, là, ça sort de mon domaine un peu, parce que c'est du domaine du comité des pilotes; S'ils sont malades, bien, leur salaire est coupé, ça fait qu'ils leur allouent des tours pour le temps qu'ils sont absents, et ils m'envoient une lettre à cet effet: Ajoutez tant de tours à tel pilote.

Q Alors, ce n'est pas vous qui calculez le nombre de tours...

R ... alloués pendant qu'ils sont absents, non.

Q Alors, les nombres de tours que vous avez indiqués sur les documents qui ont été produits, d'où est-ce que ça vient, ça?

R Ca, c'est le nombre de tours qu'on a, des voyages enregistrés et ensuite de ça, s'ils ont des voyages alloués par maladie, ce nombre de tours m'est donné par lettre de l'Association.

Q Et vous rajoutez ça au nombre de tours actuels? Vous, vous avez le nombre de tours actuels faits le pilote? C'est ça?

R Et ensuite de ça, s'il a eu des tours ajoutés, j'ai ce nombre-là aussi.

Q Est-ce que vous pouvez les différencier, ces deux classes de tours, ceux qui sont réels et ceux qui sont ajoutés?

R Certainement, j'ai ici le livre de l'an dernier,...

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Pour mieux illustrer le témoignage du témoin, sur la pièce 552, la liste des montants et descendants, j'ai encerclé de rouge le nom du pilote R. Vallée, avec son nombre de tours au tour de rôle de Trois-Rivières et aussi son

nom avec le nom du navire et le nombre de tours dans la liste des montants.

Q Maintenant, monsieur Viau, vous avez devant vous un livre, un cahier qui contient diverses informations se rapportant au pilotage. Voulez-vous décrire brièvement ce cahier? Voulez-vous décrire brièvement le cahier qui est devant vous, s'il vous plaît?

R Dans ce cahier, j'ai les noms de tous les pilotes en devoir, dans le district de Montréal - Trois-Rivières.

Q Est-ce que ça comprend le port de Montréal?

R Non, seulement les pilotes de rivière.

Q Seulement les pilotes de rivière.

R Pour les pilotes du port, j'ai un autre registre semblable; pour les pilotes de Cornwall, j'ai un autre registre semblable.

Q Dans ce registre, les tours - les nombres faits par chaque pilote sont numérotés à son nom.

Q Je comprends que vous commençez une page avec le nom d'un pilote?

R ..... on va prendre par exemple, j'ai Rosario Houde, mars le 21, le tour, Maple Branch Oil.

Q Un instant, on va un petit peu trop vite. Ce colume-ci contient le travail par chacun des pilotes durant une saison de navigation?

R Durant unesaison de navigation.

Q Est-ce que vous commençez un nouveau volume avec chaque saison de navigation?

R Oui.

Q Ce volume contient le nom de chacun des pilotes?

R Oui.

Q Et vous avez un certain nombre de pages pour chacun des pilotes?

R C'est ça.

Q Et sous le nom de chacun des pilotes, vous avez commencé à nous indiquer l'information - les renseignements que vous y insérez?

R C'est ça.

Q Vous avez commencé avec un mois et une date, et un tour?

R Un tour; et on enregistre tous les voyages faits par ce pilote.

Q Alors, chaque page est divisée: A gauche une colonne indiquant le mois et le quantième du mois; la colonne suivante, qu'indique-t-elle?

R Le nombre de tours du pilote.

Q Et l'espace suivant?

R Le bateau, en montant.

Q En montant. Et l'espace suivant?

R Le bateau en descendant.

Q Et à chaque voyage qu'un pilote fait, vous entrez la date?

R C'est ça.

Q Le numéro du voyage?

R Oui.

Q Ou le nombre de tours?

R Oui.

Q Et le nom du navire?

R C'est ça.

Q Si c'est en montant, dans la colonne de gauche?

R C'est ça.

Q Si c'est en descendant, dans la colonne de droite?

R C'est ça.

Q Maintenant, je constate que les entrées qui sont faites dans ce volume sont parfois de différentes couleurs. Voulez-vous expliquer la différence, s'il y en a, entre les couleurs?

R Bien, c'est pour nous aider, parce que la page - cette page-ci est au nom d'un pilote de classe A ...

Q Oui.

R J'inscris en rouge le nom des navires de classe A, parce qu'il faut contrôler ces tours-là.

Q Oui.

R Les navires faits dans le tour général sont inscrits en encre ordinaire.

Q Oui.

R Et les tours alloués soit par maladie ou vacances ou absence, donnés par le Comité des Pilotes sont inscrits en encre verte.

Q En encre verte?

R Oui. Ceci, pour faciliter le travail de recherche qu'on a à faire après [illegible].

Q Je vois. Et je constate aussi que parfois, à côté, à droite du nom du navire, vous avez des lettres suivantes: M C, M S, S R, L M, C M, S C, R L. Qu'est-ce que ça veut dire, ça?

R Quand il n'y a aucune note ajoutée, aucune lettre ajoutée, c'est un voyage de district, Trois-Rivières à Montréal ou Montréal à Trois-Rivières.

Q Oui?

R S'il y a un arrêt dans un port intermédiaire, ou dans un ancrage entre Montréal et Trois-Rivières, on mentionne les points de départ et les points d'arrivée; si c'est de Trois-Rivières à Sorel, R S.

Q La lettre M, qu'est-ce que ça indique?

R Montréal.

Q Et la lettre C?

R Contrecoeur.

Q La lettre L?

R Lanoraie.

Q La lettre R?

R Trois-Rivières.

Q La lettre S?

R Sorel.

Q Est-ce que vous avez d'autres lettres dont vous vous servez comme ça?

R Oui, on a Varennes, l'automne il y a des petits huiliers qui vont à Irving Oil, à Varennes.

Q Qui vont...

R A Irving Oil à Varennes.

Q Et Varennes, c'est indiqué comment?

R V A.

Q Et Montréal - Varennes, est-ce que c'est un tour ou un demi-tour?

R Un demi-tour.

Q Et Varennes - Montréal aussi, un demi-tour?

R Un demi-tour.

Q Et Trois-Rivières - Varennes?

R Un tour.

Q Un tour?

R Oui.

Q Maintenant, monsieur, est-ce que vous avez préparé des extraits concernant le pilote Omer Arcand?

R On m'a demandé de préparer..... d'essayer de trouver le pilote qui avait le plus travaillé dans un mois; ceci est très difficile à trouver...

Q Excusez-moi un instant. Je voudrais produire ce document sous la cote 555, et le titre du document sera: Extrait du registre donnant le nombre de voyages de

faits par un pilote de la section de Montréal - Trois-Rivières, pour le mois d'août mil neuf cent soixante-deux (1962).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
Juste pour la section de Montréal - Trois-Rivières?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission
Oui, Montréal - Trois-Rivières et les ports intermédiaires.

Q Voulez-vous expliquer ce document, s'il vous plaît? La colonne gauche contient le nom du mois et les quantièmes?

R C'est ça.

Q Et la colonne suivante?

R Le nom du navire.

Q Et la colonne suivante?

R Divisée en deux, le point du départ et le point d'arrivée.

Q Alors, M., ce serait Montréal?

R Montréal.

Q 3 R.

R 3 R, Trois-Rivières.

Q C, c'est...

R Contrecoeur.

Q Et les deux colonnes suivantes, à l'extrême droite, quelle mention contiennent-elles?

R L'heure du départ et l'heure d'arrivée.

Q Où avez-vous obtenu ces heures?

R Sur la carte fournie par le pilote.

Q Je vous exhibe ici une carte; voulez-vous me dire...

R Une copie de carte.

Q ... une copie de carte. Voulez-vous me dire si c'est la carte en usage dans le district de Montréal?

R C'est bien ça.

Q Et voulez-vous m'indiquer quelles sont les mentions écrites à l'encre sur cette carte?

R A commençer par le haut?

Q Qui a écrit ça à l'encre?

R C'est une copie que j'ai faite moi-même.

Q Une copie que vous avez faite vous-même?

R De la carte - d'une carte.

Q Je voudrais déposer comme exhibit 556 un exemplaire d'une carte en usage dans le district de Montréal, connue en anglais sous le nom "Pilot source form".

Voulez-vous brièvement expliquer cette carte, s'il vous plaît?

R Le district, dans le cas, c'est le district de Montréal; le nom du navire, Borealis; deuxième ligne,

"Pilot's No," c'est le numéro qu'on donne à chaque pilote.

Q　　　　A chaque pilote?

R　　　　D'après leur ancienneté.

Q　　　　Alors, ceci, c'est: 112-M?

R　　　　112-M, M pour district de Montréal.

Q　　　　Alors, ceux qui seraient d'un autre district...

R　　　　Ce serait: Cornwall, C; M H, Montreal Harbour.

Q　　　　Et ceux qui font le service entre Québec et Trois-Rivières?

R　　　　C'est: Montréal District.

Q　　　　Continuez.

R　　　　Nationalité du navire: Norvégien; agent: Canadian Overseas Shipping; gross tonnage: 2,919; net tonnage: 1,929; deepest draft, 19 pieds et 3 pouces.

Ensuite de ça, c'est indiqué que c'est un voyage, trip.

Q　　　　La carte contient les indications: Trip, moveage, et cancellation, et détention?

R　　　　Dans le cas, c'est seulement un voyage.

Place board ship: Montréal; la date, le 9 juillet 1963; time ordered, 16 heures; time reported, 16:55; sailed time 17 heures.

Q　　　　Time reported, ça représente quoi, ça?

R　　　　Voyez-vous ce navire a été ordonné pour

17:00 heures, on a ordonné le pilote à seize heures (16:00); le pilote est arrivé à bord à 16:55 heures, donc, en temps pour ce navire.

Q Je ne saisis pas très bien. La carte contient la mention: ordered time, reported time, sailed time. Je crois que cette carte est remplie par le pilote?

R Par le pilote.

Q L'heure qui est indiquée comme sailed time, est-ce que c'est l'heure du départ actuel et réel du navire?

R Du départ réel du navire.

Q Du départ réel du navire?

R Oui.

Q Et est-ce que d'après cette carte - sur cette carte-là, vous pouvez nous dire l'heure à laquelle on vous a avisé que le navire partirait, lorsqu'on a commandé le pilote?

R Pas sur cette carte-là.

Q Pas sur cette carte-là?

R On a ça dans le livre d'ordres, ici.

Q Si vous voulez continuer.

R "Left ship Trois-Rivières le 9 juillet 1963, 21 40.

Q C'est signé par le pilote?

R Il y a le nom du pilote; ensuite de ça, il y a le nom de l'apprenti, s'il y en a un à bord, la signature du capitaine.

Q Du capitaine?

R Ensuite, il y a un endroit pour indiquer si le navire a ancré, pour toutes raisons, soit pour raison de température ou raison de défaut mécanique.

Q Maintenant, l'espace intitulé "remarks," qu'est-ce qu'on met dans cet espace-là?

R Ca sert..... par exemple, un pilote va chercher un bateau au "seaway"; il y a une charge additionnelle pour sortir le navire du "seaway", qui va au pilote, s'il en a la commande. Dans ce cas-là, il marque...

Q Dans la section intitulée "remarks"?

R Remarks.

Q Et la partie droite de cette carte-là, qui est un peu plus foncée...

R Ca sert pour la comptabilité.

Q Pour la comptabilité. Maintenant, si vous voulez, nous allons revenir à l'exhibit 555 concernant monsieur Omer Arcand, et vous nous avez dit que les heures qui apparaissent dans les deux colonnes de droite sont les heures qui apparaissent aussi sur la carte de pilotage. A part ça, est-ce que vous avez de ces cartes-là imprimées en français, aussi?

R Ces cartes-là..... non.

Q L'exhibit 556. Et suivant les informations que vous avez préparées, vous avez dit je crois que ce pilote vous semblait avoir été le pilote le plus occupé durant le mois d'août mil neuf cent soixante-deux (1962).

Est-ce que c'est exact?

R C'est exact...

Q Il vous semblait?

R Seulement, me semble.

Q De toute façon, est-ce que vous pouvez dire si l'exemple que nous donnons est représentatif du travail fait par les pilotes de la section de Montréal - Trois-Rivières?

R Voici, la manière que j'ai procédé: J'ai repassé tout le livre que j'avais tout à l'heure, le calepin...

Q Est-ce qu'on pourrait lui donner un nom, à ce livre-là, s'il vous plaît?

R Le livre de tours des pilotes.

Q Le livre de tours des pilotes que vous avez expliqué tout à l'heure, qui contient pour chaque saison et chaque pilote le détail de l'ouvrage qu'il a fait, avec le nombre de tours, les vacances qu'il a eues, les journées en maladie, si les navires qu'il a pilotés sont de classe A ou des deux autres classes. Livre de tours des pilotes?

R Oui, c'est ça.

Q Continuez, s'il vous plaît.

R J'ai consulté le livre brièvement pour chercher celui qui avait fait, durant un mois, le plus de voyages.

J'ai trouvé pour monsieur Omer Arcand, le nombre de 24 voyages dans le mois d'août mil neuf cent soixante-deux (1962).

Il y en avait d'autres qui pouvaient avoir 22, 23, peut-être que ceux qui avaient 22 voyages de faits avaient plus de temps de fait que monsieur Arcand, mais je ne pouvais pas le contrôler.

Q Ca dépend de la vitesse des navires?

R Ca dépend, toujours, si on a des navires en montant de Trois-Rivières qui vont prendre douze heures, et un autre va prendre seulement cinq heures, cinq heures et demie; il y a une différence.

Q Est-ce que monsieur Arcand est classe A ou B?

R Classe B.

Q Si vous voulez, je vais inscrire à côté du nom de monsieur Arcand la mention "classe B," en rouge.

R .....

Q Alors, sachant que monsieur Arcand est un pilote classe B, voulez-vous nous dire quel serait le tonnage maximum des navires qu'il a pilotés?

R Jusqu'à sept mille tonnes.

Q Jusqu'à sept mille tonnes. Alors, ce sont des navires qui seraient tous en bas de sept mille tonnes net?

R Net.

Q En bas de sept mille tonnes net. Et il a fait un total de 168 heures et quarante minutes pour le mois d'août?

R C'est bien ça.

Q D'heures de pilotage?

R C'est bien ça.

Q Maintenant, est-ce qu'il y aurait moyen d'établir le nombre d'heures actuelles que ce pilote a attendu des navires?

R Sur cette liste-là, c'est les heures de travail; les heures de détension ne sont pas mentionnées là-dessus.

Q Alors, la première heure qui est indiquée, - je réfère à la pièce 555 - la première entrée: quatorze heures et trente (14:30), ça serait, ça...

R Pour sept heures.

Q Ce serait le "time sailed" sur la carte?

R "Time sailed".

Q Est-il possible que le pilote soit arrivé à bord du navire longtemps avant que ce navire ne parte?

R Certainement.

Q Est-ce qu'il est possible de déterminer ce nombre d'heures avec les registres que vous avez chez-vous?

R Oui. Vous m'aviez demandé le nombre d'heures

de travail pour ce pilote.

Q Exactement. Mais, il est possible de déterminer ...

R Il est possible, parce que sur la carte, le "reported time", c'est normalement - c'est à peu près l'heure à laquelle le pilote est demandé à bord.

Q Oui.

R S'il est demandé pour cinq heures, le "reported time", on va mettre cinq heures.

Et si le bateau part seulement à six heures et demie, dans le "sailing time", on mettra: six heures et demie.

Q Voulez-vous, vous allez rapporter l'exhibit avec vous et vous allez insérer la mention: Time reported?

R Ca ne se fait pas dans quelques...

Q Non, du moment que ce sera fait pour le mois de septembre.

LE PRESIDENT:

Au point de vue "time reported", je me demande jusqu'à quel point ça va nous aider; il peut se rapporter avant son temps.

La chose la plus importante, je crois que ce serait de savoir le temps nécessaire pour se rendre à son ouvrage, par exemple s'il doit se rapporter à Trois-Rivières ou à Sorel, le

"travelling time"; mais je me demande si on ne devrait pas attendre la preuve des pilotes sur ce point; ils sont probablement très préparés pour là faire.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Oui Votre Seigneurie. Si je peux me permettre de suggérer, monsieur Arcand lui-même pourra peut-être aider à compléter les informations contenues dans la pièce 555. Le présent témoin pourrait indiquer: Time reported, et monsieur Arcand indiquer l'heure approximative à laquelle il a quitté son domicile pour se rendre à bord du navire, lorsqu'il part de Montréal, évidemment; et ainsi de suite, donner la même information lorsqu'il part de la station de pilotage de Trois-Rivières ou de l'endroit où il a demeuré pendant son séjour à Trois-Rivières.

LE PRESIDENT:
Parce que sur l'exemple que vous avez donné, sur la pièce 556, nous voyons que: "time reported, c'est juste cinq minutes avant l'heure du départ."

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Oui Votre Seigneurie, mais en demandant au témoin, on peut savoir si c'est généralement cinq minutes ou plus que cinq minutes, la différence entre "time reported" et "time sailed".

R Oui, il y a une différence, s'il y a détention, il y a une différence.

Q Mais est-ce que vous pouvez nous dire la moyenne de temps qui s'écoule entre "time reported" et "time sailed"?

R C'est très difficile à dire.

LE PRESIDENT:

Voici, je crois, ce qui pourrait nous aider, ce serait, dans chaque cas, de nous indiquer s'il y a eu détention, et si oui, quel est le temps de détention; et ceci apparaît sur le "source form", il y a une indication pour détention.

Comme il n'y a pas eu de détention, un pilote, si ça lui plaît d'arriver un quart avant, il y en a qui peuvent arriver un quart d'heure avant, d'autres peuvent arriver une heure avant, et une demi-heure avant; c'est à eux de s'organiser.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

J e vais suggérer que monsieur Viau, le témoin, fasse une copie de chacune des cartes de pilotage pour les voyages qui sont indiqués sur l'exhibit 555. Alors, on saura, dans chaque cas, ce qui s'est passé; on saura l'heure à laquelle on a commandé le pilote, l'heure à laquelle il s'est rapporté à bord du navire; si oui ou non il y a eu détention dans chacun des cas.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
Je suggère que si la détention est moins d'une heure, elle ne sera pas indiquée sur la carte.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
On va savoir, s'il n'y a rien d'indiqué, si le temps, "time reported" et time sailed", si c'est moins d'une heure, il n'y a pas de détention; si c'est plus d'une heure, il y aura détention.

LE PRESIDENT:
Avec l'information que nous avons là, nous pourrons entendre monsieur Arcand plus tard, et ça nous donnera une idée véritable de ce qui se fait; peut-être que vous pourriez faire

faire une copie des "source forms" pour les voyages qui apparaissent sur la pièce 555, et vous produirez ces "source forms" en liasse annexées à 555.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Très bien, Votre Seigneurie.

Q Alors, monsieur Viau, voulez-vous prendre ça en note, s'il vous plaît?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Le témoin garde également dans un autre livre l'heure à laquelle le pilote a été demandé, et ça pourrait indiquer, cette information-là...

LE PRESIDENT:
Elle est indiquée ici, sur la "source form", c'est marqué: "time ordered".

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Time for which it is ordered ou time at which...

le PRESIDENT:
Demandez-lui.

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Sur la "source form", est-ce que vous indiquez l'heure pour laquelle le pilote a été demandé de se présenter?

R C'est cette heure qui est indiquée sur la carte.

LE PRESIDENT:

Q Alors, prenez donc votre pièce 556; vous avez: time ordered, 1600 heures. Alors, il aurait été demandé de se rendre à ce bateau-là pour 16:00 heures?

R .....

Q C'est ça?

R Là, il faudrait.....

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Qu'il plaise à la Cour, je ne veux pas interrompre le témoin, mais le témoin a un autre registre qui contient la mention de l'heure à laquelle le pilote aété commandé, le nom du navire, le titre de la personne qui a commandé le pilote, par exemple, ici: second mate, le départ du navire, l'heure du départ, sa destination, si oui ou non un pilote des lacs est requis, le tirant d'eau, le nom du pilote et le moment auquel on a donné l'ordre au pilote de se rapporter au

navire. Alors, ces informations pourraient être jointes à la "source form".

LE PRESIDENT:

Alors, un extrait de ce volume-là relativement aux 30 voyages indiqués pour monsieur Arcand à la formule 555. Comme ça, nous aurons toute l'histoire, à partir de la demande, pour chacun des navires: A quelle heure la demande a été faite, à quelle heure aussi l'ordre a été transmis au pilote, à quelle heure on lui a ordonné de se rendre là, à quelle heure il est arrivé et à quelle heure il a pris charge du navire.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Oui Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:

Et aussi l'heure où il est revenu.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Il y a peut-être un point sur lequel il pourrait y avoir un malentendu: Sur cette carte, on indique: Ordered time; et je suis convaincu - je suis informé que "ordered time", c'est indiqué comme étant

l'heure à laquelle on convoque le pilote - on appelle le pilote.

Si on appelle le pilote à quatre heures, au téléphone, on va indiquer: Quatre heures, ordered time.

LE PRESIDENT:
Dans un cas comme ça, ce serait dix heures avant? Pour les pilotes de Classe A, ce sera dix heures avant le départ du navire.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
De toute façon, il semble qu'il pourrait y avoir confusion à savoir que l'on pourrait dire...

LE PRESIDENT:
Alors, il serait bien important d'avoir tous les documents dont on a parlé tout à l'heure, et nous verrons à clarifier ça par la suite avec des documents à l'appui.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant service Guild:
Est-ce qu'il y aurait possibilité d'avoir le temps de voyage? Certains pilotes, des fois, doivent se rapporter de nouveau à Montréal

pour venir prendre des bateaux; des pilotes de classe A, surtout.

LE PRESIDENT:
Je crois que cette partie-là, ce ne sera pas le témoin, mais le pilote Arcand qui pourra lui-même nous en parler.

En attendant, on verra.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Voic, si je puis suggérer, pour rendre plus complètes les informations...

LE PRESIDENT:
Plus complexes?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
J'ai dit: complètes, non pas "complexes" - ça va peut-être être moins complexe - ce serait que le témoin prépare des copies de son tour de rôle pour chacune des dates, des copies de l'information qui est donnée par téléscripteur chaque matin à dix heures.

LE PRESIDENT:
Ca va être pas mal compliqué, je crois; je me demande exactement qu'est-ce que ça va nous donner.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Ca va nous donner qu'on va voir à quel rang était monsieur Arcand sur le tour de rôle à chaque jour, et on va pouvoir déterminer si monsieur Arcand a voyagé entre Trois-Rivières et Montréal par train ou par autobus; c'est-à-dire, s'il n'a pas fait de voyage, s'il s'est rendu spécialement à Trois-Rivières pour prendre un navire...

LE PRESIDENT:
Alors, ceci demanderait des copies du tour de rôle pour les 30 voyages, ce qui serait environ 25 copies de tour de rôle, parce qu'il y a quelques jours où il y a eu deux voyages?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Oui Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:
Alors, vous pourriez peut-être faire faire des photostats de ça?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Oui Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:

Pour avoir l'histoire complète.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Maintenant, je suggère à mes amis les avocats des pilotes, s'ils ont besoin d'autres informations, ils peuvent les demander à monsieur Arcand.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

En fait, on en a revendre.

LE PRESIDENT:

Monsieur Arcand viendra probablement pour expliquer avec ses propres records, s'il doit venir donner des informations additionnelles ...

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Maintenant, monsieur Viau, un dernier registre - ce registre qui est devant vous, comment l'appelez-vous?

R Le livre d'ordres.

Q Le livre d'ordres. Et, voulez-vous expliquer

brièvement ce qu'il contient?

R Ceci sert à enregistrer tous les ordres de départs. Dans le cas, c'est le livre d'ordres pour les pilotes de rivière, de Montréal - Trois-Rivières.

Ceci indique que tous les ordres reçus...

Q Depuis quand?

R Ce livre - du vingt (20) juillet mil neuf cent soixante-deux (1962) au trente (30) octobre mil neuf cent soixante-deux (1962).

On passe ordinairement deux ou trois livres par année.

Q Par année, par saison?

R Par saison.

Q Maintenant, avant de continuer avec ce volume-ci, je vous montre un document, et voulez-vous me dire ce qu'il représente?

R Ceci est pour le cas d'un navire ordonnant pour une date plus loin.

Ceci, dans ce cas-ci, c'est l'ordre pour le Carmania, un bateau passager de la Cunard, qui doit partir demain à onze heures et quinze.

Cet ordre a été reçu hier à onze heures et quarante. Dans ce cas-là...

Q Un instant. C'est une formule qui est reproduite dans le livre d'ordres?

R Oui.

Q C'est exactement la même formule?

R C'est la même formule, mais on ne fait qu'une inscription sur un papier détaché. C'est parce que l'ordre est pris deux jours à l'avance, c'est donné deux jours à l'avance.

Si j'inscris cet ordre-là dans le livre...

Q Un instant. On va peut-être mêlé tout à l'heure. Ca, c'est une formule qui est reproduite dans votre livre d'ordres?

R Oui, c'est la même chose.

Q La formule se lit comme suit: "At "?

R Le temps qu'on reçoit l'ordre.

Q "From , ship's name, from, at, to destination, lake pilot required, draught, pilots name, ordered at." Ca, c'est le texte de la formule?

R Oui.

Q Maintenant, cette formule qui apparaît sur la petite feuille de papier et dans le livre d'ordres est remplie par qui?

R Par le commis en charge dans le moment, au bureau du pilotage.

Q Par le commis en charge du bureau du "despatcher"?

LE PRESIDENT:

Cette formule-là, vous ne la produisez pas?

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Oui Votre Seigneurie, je vais la produire, je m'excuse si j'ai commencé par le mauvais bout.

Q Ca, c'est rempli par le commis. Alors, où obtient-il les informations pour remplir ce document-ci, le livre?

R Dans ce cas, c'est monsieur Lacroix qui travaille à la Cunard, qui donne ordinairement des ordres pour les bateaux de la Cunard; il nous a appelés le dix (10) à onze heures et quarante (11:40).

Q Oui.

R C'est la date qu'on reçoit l'ordre; la date, c'est le dix (10) juillet, from Mr. Lacroix, Cunard Steamship.

Q Alors, c'est marqué, là "Lacroix," ici?

R Lacroix.

Q Cunard?

R "Ship's name, Carmania, from shed 3 to sea,"- destination, la mer.

Q Oui.

R At le 12 à 11:15, ça c'est l'heure du départ.

Q C'est l'heure du départ prévue.

R Prévue, l'heure qu'il nous donne comme départ.

Il nous donne la "draft" approximative,

vingt-quatre pieds (24'), Lake pilot required, ça va seulement pour les bateaux dans le "seaway".

Q Oui.

R "Pilots name," il est à venir.

L'ordre sera donné à neuf heures et quarante-cinq demain matin, une heure et demie avant le départ prévu.

Q Je voudrais produire ce document qui est un spécimen du record, ou plutôt du registre des commandes pour pilotes, comme exhibit numéro 557.

Alors, dans votre livre d'ordres, la formule qui a été produite sous la cote 557 est reproduite?

R Oui.

Q Je parle de la formule, ce qui était imprimé en rouge, l'étampe?

R Oui.

Q C'est reproduit?

R Oui.

Q Et au fur et à mesure que vous recevez une demande pour un pilote, vous complétez cette formule-là?

R .....

Q Vous indiquez l'heure à laquelle vous recevez la commande?

R Oui.

Q La date?

R Oui.

Q Le nom ou le titre de la personne, ou le nom

de l'agent qui vous demande un pilote?

R Oui.

Q Le nom du navire?

R Oui.

Q L'endroit...

R Du départ.

Q ... du départ, c'est-à-dire l'endroit où le pilote doit s'embarquer. Est-ce que c'est ça?

R C'est ça.

Q Ca peut être le "seaway"?

R Le "seaway" veut dire: St-Lambert.

Q St-Lambert. Ca peut être une section dans le port de Montréal?

R Une "shed" ou une section.

Q Une section. Et "to", c'est la destination du navire?

R La destination.

Q Et ensuite, il y a une heure qui est donnée?

R C'est l'heure du départ.

Q C'est l'heure qu'on prévoit - c'est l'heure à laquelle on prévoit que le navire va partir?

R Oui, c'est ça.

Q "Estimated time of departure"?

R C'est ça, c'est l'heure que plus tard on calculera s'il y a détention ou pas détention.

Q Alors, là, on vous demande d'envoyer un pilote

à bord de tel navire à tel endroit pour telle heure?

R Pour telle heure, c'est ça.

Q La mention "lake pilot required", vous mettez ça dans quel cas? Dans quelles circonstances?

R Ca, c'est seulement - on a la même étampe, mais ça sert, ça, pour Montréal - Cornwall.

Q Alors, si un pilote des Grands Lacs est requis...

R On marque "yes", oui ou non.

Q Pourquoi mettre ça?

R On met ça sur..... on envoie notre rapport à Cornwall, on ajoute cette information; ça sert pour indiquer s'ils ont besoin des pilotes en haut de Cap Vincent, parce que certains navires ont des licences - quelqu'un qui a une licence pour agir sur les lacs.

Q Le tirant d'eau du navire?

R Normalement.

Q Normalement. Est-ce que vous avez, dans tous les cas, le tirant d'eau du navire?

R Quand c'est seulement des petits bateaux des lacs, des petites barges, le tirant d'eau n'est pas tellement important.

Le tirant d'eau est surtout important pour les navires qui ont un gros tirant d'eau.

Q Et ensuite, ça continue, une mention: Pilots name?

R Le nom du pilote qui a été ordonné pour ce navire.

Q Qui choisit le pilote?

R D'après la liste du tour.

Q D'après la liste du tour. Alors, quand vous recevez l'ordre, est-ce que vous mettez le nom du pilote immédiatement?

R Non. On met le nom du pilote à l'heure à laquelle il doit être ordonné.

Q Et en-dessous de la mention "pilots name", il y a la mention: "ordered at".

R Ordonner - l'heure à laquelle on l'ordonne.

Q Est-ce que c'est l'heure à laquelle vous téléphonez au pilote?

R C'est ça: une heure et demie ou deux heures, selon..... où est le navire, avant le départ.

Q J'ai un exemplaire ici, septembre le quatre (4), mil neuf cent soixante et deux (1962), on a commandé un pilote, on vous a téléphoné ou commandé un pilote à six heures et trente du matin, avec le nom de l'agent, le nom du navire, c'était le L.N. Dale?

R C'est un ordre qui n'est pas tout à fait régulier, ça; c'est un ordre qui vient du "seaway", à six heures et demie du matin, de côte Ste-Catherine, nous avisant que le L.N. Dale passe à côte Ste-Catherine. Là, on mentionne "seaway to river".

Q Dans ce cas-là, on ordonne le pilote aussitôt qu'il passe côte Ste-Catherine. Donc, il est ordonné pour six heures et demie, on ordonne immédiatement le pilote. De côte Ste-Catherine à St-Lambert, la moyenne de temps pris par les navires est de une heure et quart, une heure et demie. Donc, le pilote doit agir en conséquence et se rendre en temps à St-Lambert.

Maintenant, vous avez commencé à décrire ce que vous faisiez lorsqu'on commande un pilote plusieurs jours à l'avance, et vous nous aviez dit que vous vous serviez de la petite formule qui a été produite sous la cote 557.

Voulez-vous expliquer comment vous vous en servez, et pourquoi?

R Dans le cas d'un ordre donné assez longtemps d'avance, il ne sera pas pratique d'entrer cet ordre-là dans le livre à la suite des autres, parce que cet ordre serait perdu rendu à l'heure du départ du navire, à l'heure à laquelle on doit ordonner le pilote pour ce navire, cet ordre serait perdu trois ou quatre pages en arrière.

Dans ce cas-là, on se sert d'un papier de cette forme.

Q Un papier produit sous la cote 557. Continuez.

R Et on l'attache avec un pince-feuille une ou deux pages plus loin.

Q Que l'endroit où vous êtes rendu?

R Que l'endroit où l'on est rendu, et à mesure qu'on remplit le livre d'ordres, on recule cet ordre-là, sur ce papier, jusqu'à temps que le temps d'ordonner le pilote soit venu, et alors, on recopie cet ordre dans le livre.

Ceci est surtout fait pour ne pas qu'on oublie cet ordre.

Q La Commission voudrait-elle qu'on fasse faire des photocopies de pages des divers volumes auxquels nous avons référé, - photocopie d'une page du volume, à titre d'exemplaire? Et est-ce que nous pourrions les coter immédiatement, Votre Seigneurie?

LA COUR:
Très bien.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
558, photocopies à titre d'exemplaires de pages des registres suivants:

Q Ceci, comment l'appelez-vous?

R Le livre de tours des pilotes.

Q Le livre de tours des pilotes?

R Le livre d'ordres.

Q Le livre d'ordres des pilotes?

R Ensuite de ça le livre d'arrivées et de départs des pilotes.

Q Le livre d'arrivées et de départs des pilotes qui sera expliqué subséquemment, Votre Seigneurie.

Maintenant, voulez-vous nous expliquer le contenu du livre de départs et des arrivées des pilotes?

R Ce livre sert à contrôler le temps auquel les pilotes se rapportent, et le temps et l'heure de leurs départs.

Q Oui. Et puis, est-ce que - ça commence à quelle date, ce livre-là?

R Du vingt)20) juin mil neuf cent soixante et un (1961) à la fin de la saison mil neuf cent soixante et un (1961).

Q A la fin de la saison mil neuf cent soixante et un (1961). Et chaque page est divisée en plusieurs colonnes. Pouvez-vous les expliquer en commençant par la gauche?

R La première colonne, la date; deuxième colonne, le nom du pilote; troisième colonne, son heure d'arrivée.

Sur l'autre page, la date et ensuite le nom du bateau, son prochain voyage, le nom du bateau avec son heure de départ.

Q Et la destination aussi?

R Et la destination.

Q Alors, pour chaque pilote, en prenant pour exemple le vingt-six (26) octobre mil neuf cent soixante et un (1961), monsieur C. Côté s'est rapporté, ou a terminé son voyage...

R S'est rapporté à trois heures du matin.

Q A trois heures du matin?

R Le voyage suivant a été ordonné le vingt-six (26), pour partir avec l'Orphélia, destination: la mer, et 20:30.

Q Alors, le temps - il s'est écoulé environ dix-sept heures entre son dernier voyage et celui qu'il a fait le vingt-six (26) au soir?

R Il a dû être ordonné à dix-neuf heures.

Q Alors, ça ferait seize heures?

R .....

Q Maintenant, est-ce que vous gardez un record de plaintes qui sont faites et qui se rapportent à l'affectation des pilotes?

R Non, en ce qui concerne les plaintes, ça va direct au surintendant régional.

Q Est-ce que vous n'avez pas un livre donnant les plaintes faites par la voie maritime du St-Laurent sur les retards des pilotes?

R On ne tenait pas de records de ça, mais vu qu'on recevait plusieurs..... plusieurs avis qu'ils semblaient nous mettre en faute, on s'est mis à tenir note

dernièrement, de quelques incidents qui venaient..... qui nous arrivaient.

Q Depuis combien de temps tenez-vous compte de ces incidents?

R Ah..... aux alentours..... ici, j'en ai une, la première, du neuf (9) juin.

Q Et qui tient ce volume, ce régistre?

R J'ai demandé à mes commis de mettre au bas de la page de ce livre, qui est seulement un livre de mémoire, de noter s'il y avait quelque chose qui ne marchait pas avec le "seaway".

Q Alors, c'est un agenda?

R Oui.

Q Et chaque page se réfère à une date?

R Oui. Ce livre-là, c'est surtout quand un navire, surtout un océanique descend du "seaway", lorsqu'on nous appelle pour nous dire: Tel navire va à telle section, ou bien: Descend la rivière direct - quelquefois ils nous donnent ces informations.

Q C'est un aide-mémoire...

R Oui.

Q ... quant aux informations sur les navires. Et vous avez demandé à vos subordonnés d'indiquer au bas de chacune des pages, pour les dates concernées, les plaintes que vous avez du "seaway", de la Voie Maritime?

R Oui. Ca, c'est tout dernièrement, parce qu'on a été ni plus ni moins que piqué par les remarques que

le "seaway" nous faisait, de causes de retards.

Ca fait qu'on a commencé à noter quelques uns des incidents qui se sont produits.

Q Maintenant, parmi les incidents qui se sont produits et que vous avez notés, est-ce que vous avez fait des enquêtes sur le bien fondé des plaintes?

R Bien, ce n'est pas à moi de faire enquête; on rapporte seulement les incidents au surintendant qui se charge de faire ça. Ceci n'est pas de mon domaine.

Q Vous étiez en fonctions, évidemment, lorsque le système de pilotes spéciaux existait?

R Oui.

Q Est-ce que le changement...

LE PRESIDENT:

Par "pilotes spéciaux," vous entendez: pilotes de ligne?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Pilotes de ligne.

Q Est-ce que vous avez constaté un changement dans les - est-ce que le changement qui a été apporté dans le classement des pilotes a rendu votre ouvrage plus difficile ou moins difficile?

R Ah, je ne pourrais pas dire que c'est plus difficile.

Pour nous autres, on a un bateau, on ordonne un pilote pour un bateau; que ce soit un pilote de classe ou spéciaux, c'est la même chose pour nous autres.

Q Pour vous, ça revient à la même chose?

R Oui.

Q Vous avez produit sous la cote 553 - je commence avec Cornwall, Votre Seigneurie, si ...

LE PRESIDENT:

Continuez.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous avez produit sous la cote 553 un extrait de votre téléscripteur, concernant les tours de rôle à Trois-Rivières, et évidemment à Montréal. Maintenant, ça c'est à l'est de Montréal. Et à l'ouest de Montréal, est-ce que vous avez un système semblable?

R Le même système.

Q Est-ce que vous auriez avec vous des extraits de téléscripteurs concernant Cornwall?

R Non, je n'en ai pas. C'est le même système qui s'applique.

O C'est le même système qui s'applique. Je crois qu'il y a une différence dans le coloris du papier dont on se sert pour le téléscripteur?

R Oui. Ceci, c'est pour le téléscripteur de Montréal jusqu'aux Escoumains.

Q Ca, c'est le blanc?

R Oui. Ce papier sert pour le téléscripteur de Montréal.

Q Le jaune?

R Sur les lacs, oui.

Q Le jaune?

R Le jaune.

LE PRESIDENT:

Q Ce qui veut dire que vous avez deux téléscripteurs?

R Oui, c'est ça.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Maintenant, les explications que vous avez données sur la confection des listes de tours de rôle s'appliquent-elles à Cornwall aussi?

R Oui, mais il y a - dans chaque district, il y a quelques variantes.

Q Mais vous, vous ne faites que le tour de rôle pour Montréal - Cornwall?

R C'est ça.

Q Alors, voulez-vous nous expliquer le mécanisme d'échange de pilotes et d'échange de listes de tours de rôle entre Montréal et Cornwall?

R Ceci se fait à l'aide de rapport à tous les jours, le matin, comme on fait pour Montréal et Québec.

Q Alors, Cornwall vous envoie - à quelle heure le matin?

R Aux alentours de dix heures et demie, à peu près.

Q ... son tour de rôle, et vous lui envoyez votre tour de rôle?

R Avec les bateaux en montant qu'on a eus depuis le dernier rapport.

Q Depuis le dernier rapport. Et Cornwall vous envoie-t-il aussi la liste des descendants depuis le dernier rapport?

R Les descendants depuis le dernier rapport, c'est ça.

Q Et, je vous réfère à la pièce 552, liste des montants et descendants; est-ce que pour Cornwall, vous avez quelque chose de semblable?

R C'est exactement la même chose.

Q C'est la même chose. Alors, pour Cornwall, vous avez..... vous recevez de Cornwall le tour de rôle?

R C'est ça.

Q Ainsi que la liste des descendants?

R C'est ça.

Q Avec le nom du pilote?

R Oui.

Q Le nom du navire?

R Oui.

Q Le nombre de tours?

R Oui.

Q Et est-ce que vous gardez - vous tenez un registre semblable à celui que vous tenez sur 552...

R Oui.

Q ... pour les montants?

R Oui.

Q C'est-à-dire, l'heure de départ avec la destination?

R On enregistre...

Q Le nom du pilote, le nom du navire?

R On tient les mêmes..... les trois registres qu'on tient, les mêmes registres qu'on tient pour la rivière.

Q Et vous échangez, à chaque matin, votre liste de tours de rôle?

R C'est ça.

Q Et est-ce que sur ces listes-là vous mentionnez aussi les pilotes qui sont absents?

R ..... ça, là, je ne pourrais pas vous dire si Cornwall..... s'il y en a d'absents à Cornwall, ils nous font part de leur record d'absences, parce que c'est à Montréal qu'on tient le record d'absences.

Une copie de ces registres est remise à leur secrétaire.

Q Mais est-ce que c'est aussi l'association qui couvre les pilotes de Cornwall qui vous fait part du

nombre de tours qu'on doit accorder à quelqu'unpour travail sur comité ?

R Il y a quelques changements à ce propos, dans ce district; ceci paraît dans les règlements de ce district.

Q Que je ferai produire, Votre Seigneurie, par l'entremise de monsieur Melançon qui pourra donner de plus amples explications sur les divers points du règlement.

LE PRESIDENT:

Q Sur la formule 552, dans la colonne du milieu, ce sera par conséquent les pilotes qui seront àCornwall, qui se sont rapportés?

R C'est bien ça.

Q Au lieu de marquer "Trois-Rivières," ce sera: Cornwall?

R C'est bien ça.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Evidemment, dans le secteur Montréal - Cornwall, les pilotes sont que d'une seule classe?

R Tous la mêmeclasse.

Q Alors, les mentions concernant les pilotes classe A n'apparaîtraient pas, évidemment?

R Non.

Q Maintenant, si vous voulez nous expliquer

comment vous obtenez les absences autorisées chez les pilotes de Cornwall...

R C'est le même processus que pour les pilotes de la rivière.

D'abord, si on les appelle, on les avertit qu'ils sont premiers en tour, et si dans le moment ils ne sont pas disponibles, soit par maladie ou une absence, ils demandent..... ils nous demandent de les ôter de sur la liste.

Q Est-ce que pour Cornwall, vous aviez une liste semblable à 554 pour Montréal?

R Oui, maintenant, on le fait.

Q Pardon?

R Maintenant, on le fait.

Q Maintenant, vous le faites. Vous ne le faisiez pas avant?

R Auparavant, seulement dans le cas de la rivière, on indiquait les noms des malades, ici.

Q Ah bon. Maintenant, ça c'est pour les malades. Maintenant, ceux qui s'absentent pour travailler sur les comités?

R On agit de la même manière.

Q L'Association qui groupe les pilotes de Cornwall vous avise des pilotes qui ont droit à des tours pour travail sur comité?

R Bien, eux nous avisent par téléphone, tandis que ceux de la rivière, ils nous avisent par lettre.

Q Par lettre?

R Oui.

Q Maintenant, avec ces avis par téléphone, est-ce qu'il y a déjà eu des malentendus sur le nombre de tours qui devaient être accordés à un pilote?

R Pas à mon avis.

Q Pas à votre avis?

R .....

Q Toujours quant aux pilotes de Cornwall, est-ce que vous gardez une liste semblable à votre livre de tours de rôle?

R Oui.

Q Est-ce que les informations qui sont contenues dans le livre de tours de rôle pour Montréal sont exactement les mêmes dans le registre de Cornwall?

R C'est exactement les mêmes.

Q Avec le nom du navire, sa destination, le nombre de tours, les dates et tout ça?

R C'est bien ça.

Q Maintenant, votre livre d'ordres couvre-t-il aussi le district de Cornwall?

R Pour chaque district, on a un livre d'ordres, pour chaque district.

Pour Cornwall, la seule différence, c'est que cette ligne "Lake Pilot required," sert.

Q Elle sert. Vous avez un livre différent...

R ... pour chaque district, pour le port, pour Cornwall et pour Trois-Rivières.

Q Est-ce que la Commission voudrait avoir des photocopies d'exemples de ces registres concernant le port de Montréal et Cornwall?

LE PRESIDENT:
Je crois que ça pourrait être utile, parce que nous pourrions avoir les mêmes questions qui vont se poser dans le secteur de Cornwall, qui se posent actuellement dans le secteur de Québec - Montréal.

Alors, par conséquence, de façon à ce que nous puissions référer, avoir quelque chose sur lequel se baser, nous pourrions peut-être avoir, pour un pilote en particulier, exactement la même chose que vous avez produite pour les pilotes...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
La même chose que pour l'exemple que j'ai choisi: monsieur Arcand.

LE PRESIDENT:
Justement.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Pour un pilote de Montréal et un de Cornwall.

LE PRESIDENT:

Avec l'histoire, la demande de pilote, le "despatching" et puis l'échange des listes.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Très bien, Votre Seigneurie.

Alors, il serait peut-être bon de produire aussi des photocopies du livre pour le port de Montréal, sous la cote...

LE PRESIDENT:

La dernière oote était: 558.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Alors, sous la cote 559, photocopies à titre d'exemples de registres suivants, pour le port de Montréal: Livre d'ordres, livre de tours de rôle, ...

Q Et, le troisième, qu'est-ce que c'est?

R Le livre des départs.

Q Le livre des départs et arrivées - à titre d'exemple pour le port de Montréal.

le PRESIDENT:

Vous pourrez faire concorder ces extraits-là avec le mois?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Le mois et le pilote, Votre Seigneurie.

Maintenant, pour le district de Cornwall, photocopies à titre d'exemple des mêmes registres.

LE PRESIDENT:
Sous la cote 560.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
560.

Maintenant, il y a une cote pour les documents se rapportant au pilote Arcand, et j'aimerais réserver deux cotes pour les documents qui se rapporteront aux deux exemples.

LE PRESIDENT:
Alors, 561 pour l'exemple des documents pour le pilote du port de Montréal.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Oui Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:

Et 562, pour les mêmes documents, pour le pilote de Montréal - Cornwall.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Très bien Votre Seigneurie.

ADVENANT 1:00 HEURE P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le onzième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ANDRE VIAU - EXAMEN EN CHEF CONTINUE.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Viau, est-ce que au cours de votre longue expérience vous avez pu établir un "pattern" - excusez l'expressio n anglaise - dans le mouvement des navires qui part de Montréal et se dirige vers le Bas du Fleuve?

R D'après mon expérience, le trafic est plus lourd en fin de semaine; on peut dire, du jeudi, vendredi, jusqu'au samedi.

Q Jeudi, vendredi jusqu'au samedi, c'est le temps de la semaine où le trafic est le plus lourd?

R Certainement.

Q Est-ce que vous avez pu aussi établir un

"pattern" - encore une fois, excusez l'expression anglaise - dans les heures de départ des navires de Montréal pour le Bas du Fleuve?

R La situation achangé avec les années. Auparavant, les bateaux partaient le matin; mais maintenant, ils sont plutôt portés à partir à cinq heures de l'après-midi, quatre heures, cinq heures de l'après-midi, après leur journée d'ouvrage.

Q Est-ce que vous avez pu constater quelque chose de senblable quant aux navires qui se dirigent vers Montréal du Bas du Fleuve?

R Non. Voyez-vous, là, le trafic est normal dans ce temps-là, ils n'ont pas d'heure, à part de retardement.

Q Est-ce que le trafic arrive à Montréal à journée fixe - à un jour fixe durant la semaine?

R Non, là, il n'y a rien de particulier, en montant.

Q En montant, il n'y a rien de particulier?

R Le dimanche, en fin de semaine, il peut en arriver autant que dans une journée ou dans la semaine.

Q Et puis, quant à la voie maritime, est-ce qu'il y a un "pattern" qui peut s'établir, soit pour les entrées, soit pour les sorties?

R D'après ce que je peux comprendre, un navire qui a affaires à Montréal, au port de Montréal, si ça arrive en fin de semaine, d'après ce que je peux

comprendre, si les débardeurs ont à travailler dessus, il doit avoir en fin de semaine des charges plus fortes; il a tendance plutôt dans les jours de semaine, d'ordinaire, que le trafic est plutôt plus lourd dans les jours de semaine qu'en fin de semaine.

Q Maintenant, voulez-vous raconter à la Commission les pourparlers qui ont eu lieu de part et d'autre quant aux prévisions de départs et d'arrivées de navires à Montréal?

R Les démarches à ce sujet ont été faites par mes autorités, par par moi; j'ai assisté seulement à une entrevue.

Q Alors, voulez-vous nous raconter cette entrevue et nous faire part du résultat?

R J'étais allé rencontrer, avec le capitaine Catinus et le président des pilotes, le secrétaire de la Shipping Federation, pour lui demander toute la collaboration possible de la part des compagnies, pour nous donner le plus d'heures de "notice" du départ des bateaux.

Q Oui.

R Il a trouvé que notre demande était bien raisonnable, et qu'il s'efforçerait d'améliorer le système.

Q Et puis, est-ce que vous avez réussi aujourd'hui à obtenir des prévisions des départs et arrivées de navires?

R Il y a quelques compagnies qui nous appellent le matin; on ne peut pas dire..... une ou deux qui nous

donnent des prévisions de départs; je ne sais pas s'ils font tout leur possible..... ils ne peuvent pas donner plus qu'ils peuvent donner.

Q Peut-être. Est-ce que vous pouvez obtenir ces prévisions-là du conseil des Ports Nationaux de Montréal?

R Comme le maître du port l'a signalé, avec tous les renseignements qu'ils obtiennent, ils font une liste de prévisions de départs ou de "moveages" dans le port, et cette liste est complétée aux alentours de quatre heures et demie de l'après-midi.

Maintenant, il y a un officier de l'agriculture, du département de l'Agriculture qui va chercher une de ces copies-là à la Commission du port, et il est assez aimable d'en apporter une à notre bureau.

Q Est-ce que vous savez pourquoi l'officier du département de l'Agriculture va chercher cette copie-là?

R D'abord, pour lui-même, il en a besoin d'une, et c'est simplement pour nous aider qu'il nous l'apporte; il n'est pas obligé du tout.

Q Vous ne savez pas ce que le département de l'Agriculture a affaires avec les navires dans le port de Montréal?

R Ca, je ne sais pa sau juste, mais je sais qu'il a affaires; à certains navires, il a affaires.

LE PRESIDENT:

Q Le département de l'Agriculture, est-ce Fédéral ou Provincial?

R Fédéral.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Je voudrais produire comme numéro 563 un exemplaire des prévisions de départs et d'arrivées obtenus du maître du port de Montréal.

Monsieur Viau, je vous exhibe trois documents qui forment l'exhibit 528, et ces documents donnent le nom de chaque pilote, le nombre de jours de maladie, le nombre de jours absent pour ouvrage avec les comités, jours de suspension, nombre de voyages. Voulez-vous me dire si c'est vous qui avez préparé ces documents qui se rapportent à la section M 3R.

R J'ai collaboré à ce document; c'est le surintendant du district de moi-même qui avons travaillé à ça.

Q Et où l'information qui apparaît sur ce document a-t-elle été puisée?

R Pour le nombre de voyages, d'après le livre de départs des pilotes; pour le nombre des jours de maladie, d'après la feuille d'absence des pilotes; suspension..... c'est..... c'est indiqué..... le surintendant a ces détails-là. Il est avisé qu'un tel pilote est suspendu.

Q Est-ce qu'il en est de même quant aux exhibits 529 et 530 qui se rapportent à la section Trois-Rivières - Québec, et à la section du port de Montréal?

R Trois-Rivières - Québec a été préparé par le bureau de Québec.

Q Alors, vous n'êtes pas au courant de ces détails-là?

R .....

Q Et quant au port de Montréal?

R Quant au port de Montréal et le distrcit de Montréal - Cornwall, nous avons collaboré pour établir ce document-là.

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Viau, vous avez donné, je crois - vous venez de donner l'information en ce qui concerne la tendance des navires à circuler davantage durant certaines périodes de la semaine ou du jour. Pourriez-vous nous dire s'il existe certaines périodes de l'année ou certains mois durant lesquels la navigation est plus active que d'autres?

R .....

Q Dans chacune des circonscriptions de Cornwall et de Montréal?

R Durant les premiers mois de la navigation, je dirais, avril, mai et octobre, novembre, le trafic est plus lourd.

Q Le trafic est plus lourd?

R Il y a tendance, au milieu de l'été, à une diminution.

Q Est-ce qu'il y a une diminution au mois d'août?

R Au mois d'août, juillet.

Q Juillet et août. Est-ce qu'il y a une raison particulière pour laquelle vous avez choisi le mois d'août comme exemple, en rapport avec le cas du pilote Omer Arcand, par exemple?

R Non, du tout; j'ai choisi d'après le livre de tours de pilotes, le pilote qui s'était adonné à faire le plus de voyages durant un mois.

Q Durant le mois d'août, ou durant tous les mois de l'année?

R Non, durant tous les mois de l'année.

Q Ca s'est adonné au mois d'août, cette année-là, ce pilote-là a fait plus de voyages?

R Oui.

Q Des tours, je pense, ou des nombres de voyages de pilotage?

R C'était des nombres de voyages, ça.

Q Le nombre d'actes de pilotage?

R Oui.

Q Maintenant, vous comptiez là-dedans des tours et des demi-tours?

R Il n'y a pas de demi-tours; c'est des voyages.

Q Vous avez compté le nombre de voyages?

R C'est: 24 voyages, je pense qu'il y a un demi-tour là-dedans.

Q Sur cette question de demi-tour, si je comprends bien, vous tenez - cet arrangement pour tour et demi-tour a été fait en consultation avec les pilotes pour égaliser, autant que possible, le travail, n'est-ce pas?

R C'est ça.

Q Maintenant, en ce qui concerne les tours alloués pour comités ou pour maladies, absences pour cause de maladies...

R Oui.

Q ... vous allouez, si je comprends bien, au retour de cette personne au travail, un nombre équivalent de tours à ceux qui ont été accomplis durant son absence, n'est-ce pas?

R C'est à peu près ça, mais le nombre de tours nous est donné par le bureau.

Q De la Corporation?

R De la Corporation.

Q Enfin, sur la base, la moyenne d'informations obtenues, n'est-ce pas?

R C'est ça.

Q Et cependant, ces allocations-là sont faites simplement afin de garder, d'équilibrer le travail, encore une fois, entre les personnes, entre les pilotes, n'est-

ce pas?

R Oui, c'est bien ça.

Q Quand vous computez le nombre de tours, de voyages ou d'actes de pilotage accomplis à la fin de l'année, dans chaque circonscription, vous ne comptez que les voyages effectivement accomplis, n'est-ce pas?

R Oui, c'est ça.

Q Par exemple, je vois la pièce 526, concernant la circonscription de Montréal, il y a une mention, par exemple, en mil neuf cent soixante-deux (1962). "Number of trips per effective pilot," disons, 155. Ce serait tous des cas de voyages effectivement accomplis?

R Oui, oui.

Q Vous avez répondu "oui", à cette question-là?

R Oui.

Q Il y a une question qui vous a été posée en rapport avec l'ancienne pratique, avec les pilotes de choix, ou pilotes de ligne ou pilotes spéciaux. Croyez-vous qu'avec l'augmentation considérable de la circulation qui est arrivée, par exemple, avec l'ouverture de la voie maritime, vous auriez été en mesure de fournir le même service aux navires si vous aviez eu le système des pilotes spéciaux encore à cette époque?

R C'est seulement une opinion que je pourrais donner: Je crois que le service aurait pu se faire. Le nombre aurait pu être augmenté, le nombre de pilotes

spéciaux pour chaque ligne aurait pu être augmenté.

C'aurait pu se faire, je crois.

Q Je crois que vous demandiez un avis de deux heures pour l'allocation d'un pilote à un navire, n'est-ce pas?

R .....

Q Pour les pilotes du fleuve?

R Pour les pilotes du fleuve, une heure et demie.

Longue Pointe et l'écluse de Montréal Est, deux heures.

Q Deux heures pour l'écluse de St-Lambert?

R Non, St-Lambert, le temps est déterminé par le passage du navire à côte Ste-Catherine.

Q Disons qu'un armateur veut un pilote de Cornwall; combien de temps doit-il vous appeler à l'avance?

R Cornwall, on donne deux heures d'avis, mais nécessairement, il faut qu'ils appellent pour un pilote du port auparavant, ça fait qu'on a l'ordre, probablement.....

Q Il faut qu'ils appellent pour un pilote du port avant. Et, pour le pilote du port, c'est...

R Une heure et demie, la même chose pour les quais de Montréal Est et Longue Pointe, deux heures.

Q Et si c'est un pilote du fleuve, le navire veut quitter Montréal pour Trois-Rivières, quel est le

délai requis?

R Une heure et demie, et deux heures pour Longue Pointe et Montréal Est.

Q Est-ce qu'il arrive des cas où vous avez de la difficulté à obtenir ce délai - cette longueur de délai?

R Il arrive parfois que nous n'avons pas le délai mentionné.

Q Maintenant, si un navire a besoin d'un pilote à Contrecoeur, à Lanoraie ou à Sorel, ou même si les pilotes sont expédiés pour quelques raisons de Montréal à Trois-Rivières, à cause d'un nombre considérable de navires, par exemple, qui voudraient remonter le fleuve, qui paye les frais de transport des pilotes, dans ce cas?

R Les pilotes eux-mêmes.

Q Les pilotes eux-mêmes. Ce n'est pas chargé au navire?

R Non.

TRANSQUESTIONNE par Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour Merchant Service Guild:

Q Monsieur Viau, il a été question ce matin des heures de repos qui sont généralement données entre les appels de chaque pilote, et vous avez dit que pour le district de Montréal, ces heures de repos étaient un maximum - un minimum de dix heures?

R Dix heures, oui.

Q Est-ce qu'il arrive qu'il n'y a pas dix heures de repos entre les appels pour un pilote en particulier?

R Des fois, lorsqu'il y a urgence; mais, dans ce cas, on appelle le pilote, puis on lui fait part de la commande, ici ..... je crois que s'il voulait refuser, on ne pourrait pas lui en tenir compte.

Q Est-ce que la même période est allouée lorsqu'il s'agit d'un demi-départ?

R La même, la même chose.

Q Et je comprends, - vous avez dit ce matin que c'est arrivé surtout aux pilotes de classe A qui sont plus en demande parce qu'ils sont moins nombreux? Est-ce que c'est exact?

R Non, pour la classe B, la même chose.

Q La même chose. Maintenant, en calculant cette période de dix heures pour repos, est-ce que vous calculez le temps mis à voyager par le pilote, par exemple lorsqu'il est rappelé par chemin de fer, pour revenir à Montréal ou descendre à Trois-Rivières?

R La période est calculée du moment que le pilote mentionne son heure d'arrivée à Montréal, soit en débarquant d'un navire, ou si c'est un pilote commandé par train, nécessairement, il a eu sa période de repos à l'autre station, il n'a pas de période de repos ici.

Q Et s'il débarque à Contrecoeur ou à Lanoraie?

R S'il débarque d'un navire à Contrecoeur, son repos, comme on peut dire, commence du moment qu'il se rapporte arrivé à Montréal.

Q Et il est censé s'être reposé en voyageant de Lanoraie à Montréal?

R Non, sa période de repos compte seulement à partir du moment où il est à Montréal.

Q S'il débarque à Trois-Rivières et il est appelé par voie terrestre à Montréal, est-ce que la période de repos va compter du moment où il a été libéré de sa tâche à Trois-Rivières, ou au moment où il arrive à Montréal?

R Quand il est à Trois-Rivières, il est sur la liste du tour de Trois-Rivières, et s'il est commandé par le train, il sera commandé seulement lorsqu'il aura eu ses dix heures de repos.

Donc, quandil arrivera ici, on ne peut pas lui accorder une autre période de dix heures de repos.

LE PRESIDENT:

Q En d'autres termes, la période de dix heures de repos ne comprend pas le temps pris pour voyager? Elle est indépend ante du temps pris pour voyager?

R C'est ça, Votre Seigneurie.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:

Q Maintenant, il arrive que le pilote peut être appelé avant que sa période de repos soit terminée?

R Ca arrive.

Q Maintenant, au sujet de la détention, si un pilote est appelé pour une heure fixe à bord d'un navire, il se rend à cette heure-là, et que pour une raison ou une autre, le départ du navire est retardé, il n'y a aucune mention de faite dans vos records, dans vos dossiers, de cette détention, à moins qu'elle dépasse une heure? Est-ce que c'est bien exact?

R Les détentions sont toujours marquées sur la carte du pilote, que ce soit cinq minutes, que ce soit deux heures, c'est marqué.

L'heure "reported time" est supposée être le temps auquel le pilote a été ordonné.

Q Je comprends que dans le formule de source, le "pilot source form," que c'est indiqué, ça apparaît, mais dans le calcul de vos durées d'emplois, ce qu'on appelle en anglais le "work load", est-ce qu'on tient compte de ces détentions-là qui ne sont pas assez longues pour équivaloir à une détention remboursable?

R Ca n'apparaît pas.

Q Ca n'apparaît pas. Pour revenir à la question qui a été posée par Sa Seigneurie, la période que le pilote prend, par exemple, pour voyager de la station à chez lui, est-ce qu'elle est incluse dans la période de

repos, ou lorsqu'il se transporte du navire à chez-lui, et vice versa?

R En partant du navire pour retourner chez-lui, oui, c'est inclus dans la période du repos.

L'heure qui compte, en fait, est l'heure de la fin de son travail.

Q L'heure de la fin de son travail à bord du navire?

R A bord du navire, à Montréal. Si c'est un bateau arrivant à Sorel, c'est de l'arrivée du train ou du "bus" à Montréal.

Q Par exemple, lorsque le pilote est ramené par une embarcation, comme ça arrive à la Pointe des Ormes, est-ce que vous comptez le temps qu'il quitte le gros navire qu'il a piloté, ou le temps qu'il débarque à la station?

R Là, ce n'est pas tout à fait mon domaine, c'est de Trois-Rivières que ça relève, mais sur la carte du pilote, c'est le temps qu'il laisse son bateau à la Pointe des Ormes, à l'ancre.

Q Donc, le temps qu'il prend pour débarquer dans le bateau-pilote et aller à sa résidence ou à son hôtel, ce n'est pas calculé?

R Ce n'est pas calculé.

Q Maintenant, ce matin, vous avez produit sous la cote 557 la pièce qui a été décrite comme le spécimen

du registre de commandes des pilotes; on l'a également appelé "préavis", à moins que je me trompe. Si je comprends bien, lorsqu'un pilote est commandé à l'avance, vous préparez ce préavis ou cette formule, mais vous ne l'entrez pas dans le registre pour cette journée-là; vous l'entrez pour la journée pour laquelle le pilote a été commandé. Est-ce que c'est exact?

R Je ne considèrerais pas ça comme un préavis; je considèrerais ça comme un avis, mais seulement que je ne l'entre pas dans mon livre de peur qu'il soit enterré par les autres ordres qui viendraient après, pour qu'ensuite de ça elle soit mis en oubli.

Je l'attache au livre, et je la fais suivre jusqu'à temps que son temps arrive, et je l'ai alors à la vue, et je ne l'oublie pas.

LE PRESIDENT:
On pourrait peut-être appeler ça une lettre anticipée?

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
Ou: commande anticipée.

LE PRESIDENT:
Ce n'est pas un préavis, parce qu'il n'y aura pas d'autre avis.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,

pour Merchant Service Guild:

Q Cet avis-là n'a pas de confirmation qui vient par après?

R Non, ça arrive surtout pour des bateaux qui vont partir le dimanche ou le samedi matin, de bonne heure; les agents vont nous appeler et nous donner la commande le samedi ou le vendredi soir.

Q Tout ce qui peut arriver de cet avis-là, il est utilisé, à moins qu'il y ait une annulation subséquente?

R Oui.

Q Maintenant, vous avez été questionné tout à l'heure sur les incidents de trafic qu'on a appelés les "patterns". Je n'ai pas très bien compris lorsque vous avez dit qu'en fin de semaine, à partir du jeudi jusqu'au samedi, vous aviez un volume de trafic plus intense descendant le fleuve. Est-ce que c'est exact?

R C'est exact.

Q Ca comprend le jeudi, le vendredi et le samedi?

R En fin de semaine, surtout les derniers jours de la semaine.

Q Maintenant, ça c'était pour le fleuve, en descendant le fleuve?

R Oui.

Q Subséquemment, on vous a posé une question semblable sur l'incidence du trafic dans la voie maritime, et si je comprends bien, votre réponse était à l'inverse. Est-ce que c'est exact?

R .....

Q Que l'incidence de trafic, la pointe - la période de pointe n'était pas en fin de semaine pour la voie maritime?

R Ce n'est pas tout à fait la même chose.

A mon avis, les navires montant s'en vont prendre des cargaisons aux lacs, tandis qu'en descendant, ils prennent leurs cargaisons à Montréal, ils partent quand la cargaison est complétée.

Q Je comprends, monsieur Viau - excusez-moi, mais nous parlons toujours de trafic descendant; nous reviendrons au trafic montant.

R Oui.

Q Est-ce qu'il n'est pas exact de dire que vous avez la même période de pointe en fin de semaine dans la voie maritime que vous avez entre Montréal et Québec, par exemple, pour les navires descendant?

R ..... le trafic n'est pas..... je dirais que le trafic partant de Montréal est plus lourd en fin de semaine que partout ailleurs.

Q Ca, c'est très bien, mais oublions le trafic de Montréal, prenons le trafic sur la voie maritime

uniquement: Est-ce que le trafic descendant dans la voie maritime n'est pas plus intense en fin de semaine qu'il ne l'est pour les autres jours de la semaine?

R C'est une chose que je n'ai pas remarquée - que je ne peux pas comprendre.

Q Maintenant, prenons le trafic montant - prenons le cas des navires de la mer, ou les navires qui transportent du minerai, c'est moins important pour les fins de l'enquête, mais tout de même - n'est-il pas exact que les navires qui vont à l'est de Montréal vont plutôt partir, s'ils laissent des cargaisons à Montréal, en fin de semaine, pour faire la voie maritime?

R .....

Q Quittant Montréal vers l'ouest?

R Il y a tendance à ce qu'ils laissent le port plutôt en fin de semaine.

Q N'est-il pas exact de dire que les armateurs, et à juste titre, veulent éviter la période d'inactivité de fin de semaine, et qu'ils tâchent de faire voyager leurs navires en fin de semaine?

R On pourrait expliquer ça de cette manière.

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Viau, au cours de votre témoignage, vous avez parlé de règlements. Il s'agit de règlements spéciaux, je comprends, qui gouvernent l'administration de

votre service, et non pas des règlements de pilotage de la circonscription qui nous intéresse.

R Nous avons des règlements de pilotage, et nous avons des règlements pour la régie du bureau.

Q Alors, les règlements auxquels vous référiez pendant votre témoignage, c'était bien des règlements qui régissent votre bureau?

R Notre bureau.

Q Je comprends qu'ils seront produits par monsieur Melançon?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
C'est exact, monsieur Melançon témoignera sur ça.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Viau, vous avez parlé de cette période de repos allouée aux pilotes, période de dix heures; je comprends que c'est là une période minimum, n'est-ce pas?

R Minimum, c'est bien ça.

Q Et qu'en pratique, la période de repos, dans la plupart des cas, est de beaucoup supérieure à dix heures. Est-ce exact?

R Des fois oui, des fois non.

Q Je vous réfère à l'exhibit que vous avez

produit, numéro 555, qui couvre le travail fait par le pilote Omer Arcand durant le mois d'août, alors qu'il a été le pilote le plus occupé durant l'année concernée, et je constate que malgré le nombre de ses voyages, sa période de repos varie entre douze heures au minimum et quarante-huit heures et maximum. Voulez-vous vérifier si mes calculs sont exacts?

Je dois excepter, dans le cas que je viens de mentionner immédiatement, le voyage numéro 21 du Shiercliffe Hall qui est parti de Trois-Rivières le vingt et un (21) pour se rendre à Contrecoeur à vingt-deux heures, qui est arrivé à Contrecoeur à cinq heures et trente, j'imagine, le lendemain matin, et le pilote est reparti à bord du même navire à douze heures pour arriver à dix-huit heures à Montréal.

R Je présume que votre période de quarante-huit heures est entre les voyages - entre les dates dix-sept (17) et dix-neuf (19); mais vous voyez indiqué un voyage de Montréal à Trois-Rivières, et le suivant de Montréal à Trois-Rivières.

Donc, dans ce cas, normalement, le pilote était en tour à Trois-Rivières, et il a dû être demandé par les chars pour revenir prendre son tour à Montréal.

Q C'est exact. En d'autres termes, vous avez un voyage - je constate que c'est le seul durant ce mois-là - où le pilote est parti de Montréal, le

dix-sept (17) août à 21:30, il est arrivé à Trois-Rivières à 02:40, deux heures et quarante, du matin, le dix-huit (18), et il est parti de Montréal de nouveau le dix-neuf (19) à 19:45.

R Oui.

Q Alors, évidemment, c'est un cas où il a été rappelé de Trois-Rivières à Montréal?

R C'est ça.

Q Et durant tout le mois, je constate que dans chacun de ces voyages, il est parti du lieu où il avait été laissé par le dernier navire?

R C'est ça.

Q En d'autres termes, il est parti de Montréal le premier (1er) pour se rendre à Trois-Rivières, et le deux (2), il est parti de Trois-Rivières pour se rendre à Montréal, et ainsi de suite.

R Oui.

Q Maintenant, monsieur Viau, pour fins de calculer la détention, je comprends que vous vous basez d'abord sur l'heure qu'un voyage est donné comme étant l'heure de départ du navire, et l'heure actuelle du départ? C'est exact?

R C'est ça.

Q Et non pas l'heure à laquelle le pilote aurait pu se rapporter?

R L'heure du départ, donné.

Q Du départ donné. En d'autres termes, si

on vous demande un pilote pour trois heures, et si le navire part après quatre heures, il y aura détention?

R C'est ça.

Q Si le pilote arrive à trois heures moins quart et le navire part à trois heures et demie, il n'y aura pas de détention?

R Il n'y a pas de détention.

Q Ou même s'il part à quatre heures moins quart, il n'y aura pas de détention?

R Pour qu'il y ait une charge de détention, il faut que le navire parte plus d'une heure après son heure donnée.

Q Monsieur Viau, vous avez parlé de voyages entre Montréal et Contrecoeur, Contrecoeur - Montréal, Montréal - Lanoraie, Lanoraie - Montréal, Montréal - Varennes et vice versa. Est-ce que ces voyages sont fréquents dans votre circonscription?

R Varennes, le cas arrive seulement en automne, pour certaine période, pour seulement un navire; je ne sais pas s'il y aura un changement cette année; c'est l'automne qu'ils remplissent les "tanks" de Irving Oil.

Q En ce qui regarde les voyages de Contrecoeur-Montréal et Montréal - Lanoraie?

R En ce qui concerne Contrecoeur, le trafic a été beaucoup plus lourd il y a quelques années, mais

ces années-ci, le trafic est moindre.

Quant à Lanoraie, tout dépend de la congestion du port de Montréal. Quand les quais sont remplis, les élévateurs sont remplis, le port de Montréal envoie les bateaux à Lanoraie pour attendre qu'il y ait une place pour décharger la cargaison à Montréal, leur cargaison de grain.

L'an passé, on a eu beaucoup de trafic avec Lanoraie. Avant, les années passées, avant l'ouverture du "seaway", il avait beaucoup de trafic à Lanoraie.

Q En d'autres termes, pendant les périodes actives de la saison, les ancrages à Lanoraie sont assez fréquents?

R Cette année, moins, vu qu'on a un nouvel élévateur, le trafic à Lanoraie semble moindre que les années passées.

Q Maintenant, quant aux navires passa gers, est-ce qu'il est fréquent qu'ils entrent à Lanoraie et qu'ils attendent une heure propice pour venir décharger leurs passagers?

R Tout dépend. Normalement, tous ces bateaux ont une heure fixe pour arriver à Montréal.

S'ils s'adonnent à monter, et ils arrivent beaucoup avant leur temps, dans ces cas-là, ils ancrent à Lanoraie.

Q Ce qui est un évènement, je comprends, plutôt fréquent?

R .....

Q Pas dans tous les cas, mais une certaine moyenne?

R Assez fréquemment, mais je ne dirais pas: Souvent, souvent, mais assez fréquemment.

Q Maintenant, monsieur Viau, voulez-vous référer à l'exhibit 529 qui donne la liste des pilotes ainsi que le jours d'absence. Vous verrez dans la dernière colonne à droite le total des nombres de voyages - "total number of trips"?

R Oui.

Q Est-ce que ce chiffre inclut seulement les voyages actuels, ou si ce chiffre tient compte des tours qui sont alloués aux pilotes absents?

R Non, c'est seulement les tours faits par chaque pilote.

Q En d'autres termes, vous ne tenez pas compte des tours alloués, dans vos livres, dans le cas d'une absence, pour en arriver à un chiffre?

R Non. Si tel n'était pas le cas, tous les pilotes auraient à peu près le même nombre de voyages, parce qu'on égalise les tours.

Q Alors, dans tous les cas de maladie ou d'absence, est-ce que je dois comprendre, d'après votre réponse, que vous allouez, pour les fins de tenues de livres, un nombre de tours qui va égaliser le pilote aussi, en cet aspect?

R Oui. Pour illustrer cette chose, prenons un pilote qui serait malade, on va dire, la moitié de la saison.

Quand il se rapportera en devoir, on ne va pas le faire recommençer à un voyage. Sans ça, il naviguerait jour et nuit.

On lui donne une moyenne de tours pour ensuite de ça continuer jusqu'à la fin de la saison.

Mais, quand on établit ces rapports-là, vous pouvez voir que quelqu'un qui est absent pendant une certaine période, que son nombre total de voyages est moindre des autres.

Donc, la dernière colonne indique le nombre de voyages faits par le pilote.

Q En d'autres termes, vous allouez au pilote absent un certain nombre de tours de façon à égaliser sa charge de travail à celle des autres, quand il revient en exercice?

R Quand il revient en devoir, c'est ça.

Q Vous nous avez parlé, monsieur Viau, d'une réunion que vous avez eue avec la Fédération des Armateurs pour demander qu'on prenne les mesures nécessaires pour vous donner de meilleurs renseignements sur les prévisions de départs de navires. Etes-vous au courant qu'une circulaire a été distribuée par la Fédération des Armateurs

à tous les agents, ici à Montréal, à ce sujet?

R Mes supérieurs ont dû avoir cette circulaire, s'il y en a eu, mais.....

Q Ce n'est pas venu à votre connaissance?

R .....

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Dans le cas que vous avez cité, monsieur Omer Arcand, si je comprends bien, il s'agit du pilote qui a fait le plus grand nombre de voyages, non pas nécessairement celui qui a fait les plus longues heures de travail, n'est-ce pas?

R C'est bien ça. Parce que, établir celui qui a les plus longues heures de travail, je ne peux pas l'établir comme ça, parce que, voyez-vous, on va prendre le trafic d'automne où les voyages sont plus longs, parce qu'il y a de labrume, quelque chose, des difficultés à naviguer, ce qui n'arrive pas dans le mois d'août.

Q Si je comprends bien, si on ne compte pas les pilotes absents pour diverses raisons, prenons le cas des pilotes présents, les pilotes qui auraient été en devoir au cours de l'année auraient substantiellement le même nombre de voyages que monsieur Arcand, vu, j'entends, enfin, le système que vous avez d'égaliser le plus possible le nombre de voyages, n'est-ce pas?

R Certainement dans ce cas-là, si monsieur

Arcand s'est adonné à faire 24 voyages, ça veut dire que probablement, au commencement d'août, il était peut-être un tour ou deux en bas de la moyenne, et avec son nombre de voyages, qu'il s'est adonné à faire à la fin du mois, il s'est trouvé peut-être un petit plus haut que la moyenne.

Mais je tiens à dire que le nombre de voyages n'établit pas les heures de voyages.

Q Maintenant, en ce qui concerne les déplacements de pilotes d'un bout à l'autre de la section, par suite d'une augmentation soudaine de la circulation dans un sens, je crois comprendre que ça se produit de temps à autre au cours de l'année, semble-t-il?

R .....

Q Mais n'est-il pas vrai que c'est particulièrement au début et à la fin de la saison, aussi, disons, que c'est plus nombreux?

R Certainement, le trafic est sûrement sur un bord dans ces cas-là.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Je m'excuse de revenir en arrière encore une fois, mais je pense que ce n'est pas clair la façon dont vous calculez le nombre de jours - le nombre de tours que vous allouez pour maladies et pour vacances, quand au nombre de tours pour absence au comité, la Corpo-

ration vous donne le nombre de tours?

R Oui.

Q C'est ça. On vous dit: monsieur un tel a droit à tant de tours d'absence pour comité; dans le cas de maladie ou de vacances, comment établissez-vous le nombre de tours auxquels le pilote a droit?

R Dans le cas de maladie, le commencement de l'arrêt de travail est rapporté à leur bureau, et la date de leur retour au travail est rapportée a`leur bureau de même.

Au bout d'une couple de jours, ils nous envoient une lettre demandant de donner à monsieur un tel tant de tours.

Q Pour maladie, ça?

R Pour sa date d'absence.

Q Mais, absence en maladie?

R En maladie.

Q Et en vacances?

R En vacances, c'est établi d'avance. Les pilotes gardent tant de mois, du commencement de l'été et de la fin de l'été, des périodes de trois jours, ils ont deux tours d'alloués pour ces trois jours là, et les périodes du milieu de l'été, ils ont trois tours d'alloués.

Q Qui est-ce qui a établi ça?

R Ca, ç'a été établi par le comité des pilotes,

qui nous en a fait part ensuite. Il y a un horaire d'établi pour ça.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que vous parlez des trois groupes de pilotes? Est-ce qu'ils ont exactement le même règlement, les pilotes du port, les pilotes de la voie maritime et ceux de Montréal - Trois-Rivières?

R Ceux de Montréal - Trois-Rivières et ceux de Montréal Cornwall; le port, ils n'agissent pas de la même manière.

Q Mais, les deux autres groupes, c'est la même chose?

R Ils n'ont pas les mêmes périodes de vacances; Montréal - Cornwall a seulement une période de vacances durant l'été.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Mais, c'est la Corporation qui vous dit que quand il y aura tant de jours de vacances, ça équivaudra à tant de tours?

R C'est bien ça.

Q Mais c'est la Corporation qui vous donne ça?

R Oui.

Q Cen'est pas vous qui faites le calcul?

R Non, le nombre de jours est toujours le même.

Q Toujours le même?

R Deux tours pour les courtes périodes et trois tours pour les grandes périodes.

Q Et les absences pour maladie, est-ce que c'est vous qui faites le calcul?

R Non, je rapporte seulement la durée de l'absence à leur bureau, et eux, par lettre, me notifie de donner tant de tours.

Q Ce n'est pas vous qui faites le calcul?

R Non.

LE PRESIDENT:

En d'autres termes, les crédits donnés pour les absences, c'est calculé par les corporations concernées.

Dans le cas de vacances prévues, c'est prévu par un règlement de la Corporation; et dans le cas des absences indéterminées, c'est encore là établi par les Corporations, ou après considération par eux-mêmes du temps de l'absence.

Me MAURICE JACQUES,
pour laCommission:

Apparemment, Votre Seigneurie.

Q Maintenant, les pilotes du port de Montréal,...

R Oui.

Q ... quand ils sont absents pour travailler au comité, est-ce que c'est la Corporation qui vous fait part du nombre de tours qu'on doit allouer?

R Oui, ou le président lui-même.

Q Le président, un officier de la corporation. Et pour les absences en maladie?

R Bien, je pourrais vous dire qu'ils sont peu nombreux, ils sont seulement seize (16), et les absences par maladie sont plutôt rares.

A moins d'une longue période d'absence, le pilote a le droit de reprendre ses tours.

LE PRESIDENT:

Q Il reprend ses tours?

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Alors, "reprendre ses tours," c'est nouveau pour la Commission. Voulez-vous expliquer qu'est-ce que ça veut dire: Reprendre ses tours?

R On va dire, par exemple que la moyenne des pilotes sont rendus à 60 tours, et celui qui se rapporte en devoir est à 45. Ca veut dire qu'il va faire de plus fréquents "moveages" pour venir à égaliser les autres pilotes, revenir à 70 chacun.

Q Alors, il a plus de chance de revenir toujours en premier et deuxième sur la liste du tour de rôle?

R C'est justement ça; d'après le règlement, à midi, s'il est bon en tours, à midi, normalementil vient premier en tour; s'il est trois tours en bas de la moyenne, à chaque fois qu'il vient d'un "moveage", il est mis le deuxième en tour.

Il va donc accumuler un nombre plus grand de voyages que les autres pilotes.

Q Maintenant, on a parlé des absences au comité, absences en maladie et les vacances. Pour les pilotes du port de Montréal, voulez-vous nous expliquer comment ça fonctionne?

R Bien, les vacances, il n'y a aucun tour d'alloué.

Q Aucun tour d'alloué?

R Aucun tour d'alloué. Quand ils reviennent bons, qu'ils ont une marge de trois tours, il leur est assez facile de reprendre ces tours-là.

Q Qu'est-ce que c'est ça, la marge de trois tours?

R Voyez-vous, quand on égalise - s'il est dans plus de trois tours, un pilote est plus de trois tours en arrière, il a une marge de trois tours.

Q Oui.

R S'il est trois tours en arrière de "l'avereage," il devient automatiquement, en se rapportant en devoir, il devient automatiquement deuxième en tour.Donc, il fait

un voyage plus tôt que d'autres pilotes.

Conséquemment, il viendra à s'égaliser avec les autres.

Q Et la moyenne des tours, comment l'établissez-vous?

R Bien, sur seize (16) pilotes, c'est facile à égaliser.

Q Comment le faites-vous?

R On additionne le nombre de tours de chaque pilote divisé par seize (16); on la moyenne.

Q S'il est plus de trois tours en arrière de la moyenne...

R En revenant en devoir, il devient deuxième en tours.

Q Automatiquement, il devient deuxième en tours, et s'il est moins que trois tours en arrière de la moyenne...

R Il est égalisé seulement le midi. Le midi, à la refonte de la liste, il y a égalisation complète.

Q Je comprends. Alors, durant le jour, sila liste est épuisée / quand la liste est épuisée durant le jour, lui revient automatiquement deuxième en tours?

R S'il est plus de trois tours...

Q S'il est plus de trois tours en retard sur la moyenne?

R ... en retard sur la moyenne, après que la

liste a été faite, il devient deuxième en tours.

Q Monsieur Viau, je vous montre la pièce 528, pour mil neuf cent soixante et deux (1962), c'est la pièce qui donne le nom des pilotes et le nombre de jours en maladie, et de voyages qu'ils ont faits. On voit que le pilote Arcand a eu une journée de maladie, aucune journée pour ouvrage de comité, aucune journée de suspension. Iln'est pas mort. Il a fait 77 voyages à Montréal...

R En montant.

Q ... en montant, et 75 voyages en descendant, ce qui donne un total de 152 voyages. En regardant les totaux des voyages pour chacun des pilotes, voulez-vous dire à la Commission comment se situe ce total?

R Je vois qu'il faudrait faire une distinction entre: "voyages" et "tours".

Q Voici, c'est: "number of trips", c'est le nombre de voyages.

R Le nombre de voyages, un demi-tour compte pour un voyage, là-dedans; si un certain pilote s'adonne à faire beaucoup de demi-tours, donc, si on calcule le nombre de ces voyages, il a plus de voyages qu'un autre, mais en fait de tours, il sera égal à un autre.

Q Je vois que monsieur Arcand, suivant cette pièce, a fait 152 voyages. Et si on regarde brièvement cette colonne, la dernière colonne, on voit que les pilotes ont fait entre 150, et, je crois 159 voyages. C'est à peu près la moyenne du total?

R En me basant sur ce qu'il a, un jour

d'absence, il n'y a pas eu de tour d'alloué.

Q Il n'y a pas eu de tour d'alloué?

R Non.

Q Alors, pour le total de son ouvrage durant l'année, comment est-ce que ça se comporte avec l'ouvrage des autres pilotes?

LE PRESIDENT:

Vous avez dit: 152 voyages. J'en ai: 154.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

152, Votre Seigneurie. O. Arcand, Votre Seigneurie,

LE PRESIDENT:

J'ai: E. Arcand. - O, Arcand, très bien.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Est-ce qu'avez 152 voyages, il a travaillé beaucoup plus que les autres ou beaucoup moins que les autres?

R Il doit avoir travaillé..... à la fin d'une année, durant les derniers jours, les voyages sont assez espacés, et quand un pilote est en devoir, l'égalisation des tours se fait, je dirais, parfaitement.

La moyenne des pilotes en devoir, à la fin

d'une saison, ne peut pas être plus qu'un tour, peut-être pour quelques uns, deux tours, si à leur dernier voyage ils pourraient frapper un voyage de trouble, qu'on peut dire.

Q Je m'excuse, je ne sais pas si la Commission a bien saisi, mais moi, je n'ai pas encore tout à fait saisi le problème de la liste de tours de rôle du port de Montréal. Si vous voulez, je vais résumer ce que je crois être les faits, et vous allez me corriger.

Chaque jour, à midi, vous prenez votre liste, et vous voyez combien de tours ont été faits à cette date-là par chacun des pilotes; et celui qui est le premier sur la vieille liste, vous laissez son nom là?

R Pas pour le port.

Q Pas pour le port?

R Non.

Q Alors, vous prenez celui qui a le moins de tours, vous le mettez le premier sur la liste, et ensuite, vous prenez le suivant qui a moins de tours, vous le mettez deuxième sur la liste, et ainsi de suite?

R .....

Q Si pendant la journée vous pouvez avoir passé tout ce monde-là dans votre liste, celui qui a plus de trois tours en bas de la moyenne des tours devient deuxième?

R .....

Q Il change de place, il vient deuxième?

R Il avance deuxième.

Q Si vous passez votre liste au complet trois fois dans la journée, alors, lui, trois fois devient deuxième en tours?

R Il peut venir plus que trois fois. Admettons qu'il arrive à trois tours, je le mets deuxième en tours; j'ai deux "moveages", donc, il est ordonné pour le deuxième.

Ensuite de ça, j'ai quelques heures sans ouvrage, il se rapporte en devoir encore; s'il est encore trois tours en arrière, il devient deuxième.

Q Je comprends. Vous n'attendez pas d'avoir épuisé la liste?

R Non.

Q Une fois votre liste faite - pour faire votre liste à midi, est-ce que vous tenez compte du fait qu'il est trois tours - qu'il est plus de trois tours en retard sur la moyenne?

R Je n'ai pas besoin d'en tenir compte; s'il a plus que trois tours, normalement, il est le plus bas en tours, normalement, il vient premier en tours.

Q Et si durant la journée le pilote qui est plus de trois tours en retard sur la moyenne, le premier "moveage" a lieu, le premier pilote s'en va, le deuxième "moveage", le deuxième pilote s'en va. Le premier, qui était le plus en retard, aussitôt qu'il se rapporte à

votre bureau, vous le mettez immédiatement deuxième en tours?

R Oui.

Q C'est ça qui se passe. Je comprends.

Est-ce que la Commission aurait des questions à poser?

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel,
étant dûment assermenté, certifie par
les présentes que la déposition ci-dessus
estla transcription exacte et fidèle
de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le onzième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
Votre Seigneurie, avec entente avec le procureur de la Commission, je désirerais appeler monsieur Monarque qui va répondre à la question que je lui ai posée hier; il a maintenant vérifié ses dossiers à ce sujet.

FERNAND MONARQUE - DEJA ENTENDU.

INTERROGE par Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:

Q Monsieur Monarque, hier, je vous ai demandé si vous vouliez bien faire la vérification de vos dossiers afin de découvrir si on avait rapporté en mai les bouées

dela traverse de Cap-Santé comme ayant été déplacées. Voulez-vous dire à la Commission si vous avez fait des recherches à cette fin?

R En rapport avec la journée du seize (16) mai, j'ai moi-même vérifié le rouleau complet de notre télétype pour cette journée, et il n'y a absolument rien qui puisse démontrer que ce message aété passé à nos bureaux.

Maintenant, pour ce qui est de la veille et du lendemain, j'ai fait faire la vérifcation par notre bureau, et rien non plus n'y est indiqué d'aucune source.

Q Maintenant, est-ce que vous avez vérifié avec la station côtière de Québec, à savoir si ce message avait été reçu par elle?

R Non. Evidemment, je ne m'attendais pas à ce qu'on me pose la question, mais si le bon plaisir de la Commission y tenait, on pourrait faire cette vérification.

Le Président:

Nous pourrons faire probablement cette vérification quand nous serons à Québec.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Je crois qu'on vous avait demandé de vérifier aussi si le radio qui est installé chez-vous est F M ou

V H F ?

R En effet, j'avais affirmé hier que c'était un V H F. J'ai apporté une copie de lettre qui est parvenue de nos quartiers généraix et dont l'entête stipule que c'est bien V H F Radio Téléphone Montreal Office.

Q Maintenant, est-ce que vous avez apporté un exemplaire d'un message que vous envoyez lorsqu'on vous rapporte que des navires sont au mouillage pour cause de brume?

R Oui, c'est en rapport avec la déclaration que j'ai faite ayant trait aux instructions qui nous avaient été données par l'ancien surintendant régional des pilotes, le capitaine Gendron, à l'effet de raccourcir nos messages, et que lorsqu'il y aurait plus de trois navires rapportés ancrés à quelqu'endroit, de ne pas les détailler sur nos "broadcasts".

Alors, j'avais donné instructions personnellement à notre personnel de passer outre à cette instruction-là, par mesure de sécurité, et de continuer à détailler la position des navires, en mentionnant le nom et l'endroit; mais de toute façon, j'insiste à l'occasion pour que ces messages soient raccourcis le plus possible.

Comme question de fait, ce matin, nous avons eu de la brume, et il y a eu cinq bateaux qui ont été rapportés ancrés à différents endroits. Alors, j'ai

apporté avec moi une copie du message qui indique bien les cinq navires ancrés à différentes positions.

Q Je voudrais déposer copie de ce message sous la cote 564?

R ..... en rapport, si vous me permettez une précision, s'il vous plaît...

Q Oui.

R En rapport avec une déclaration que monsieur Viau a faite, je crois que ça concerne l'exhibit 560 intitulé la liste des départs probables fournis par le maître du port...

Q Oui.

R Je dois dire que cette découverte a été faite par la section des signaux l'an dernier, et c'est moi-même qui ai institué les pourparlers nécessaires afin qu'on obtienne cette liste-là qui prouve depuis son utilité.

Q Je suis sûr que les pilotes vous sauront gré de vos démarches?

R Je vous remercie.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que c'est bien la pièce 560?

R Ou 561, peut-être.

Q Veuillez donc vérifier.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

F. MONARQUE
Com. Enquête
EX. - 901 -

La pièce 563.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le onzième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

REAL PARE -

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Voulez-vous donner vos nom et prénom, s'il vous plaît?

R Réal Paré.

Q Votre âge?

R 36 ans.

Q Votre emploi?

R Comptable du ministère.

Q Depuis combien de temps?

R Depuis janvier mil neuf cent soixante et un (1961).

Q Janvier mil neuf cent soixante et un (1961). Et vous êtes affecté, je crois, plus particulièrement à la

station de pilotage ici à Montréal?

R Oui monsieur.

Q C'est ça. Est-ce que vous êtes affecté au pilotage depuis mil neuf cent soixante et un (1961) aussi?

R Oui.

Q Voulez-vous décrire à la Commission les méthodes qui vous suivez dans vos fonctions?

R Nous facturons les droits de pilotage pour ensuite les rembourser aux associations des pilotes.

Q Alors, de quelle façon les facturez-vous?

R Nous recevons les cartes, les "source forms" des pilotes ou des bureaux des pilotes de Québec, Trois-Rivières et Montréal, pour ensuite déterminer les tarifs à charger sur les différentes cartes, tonnage, tirant d'eau, "moveage", détention, cancellation, pour ensuite les passer à la machine à la comptabilité Burroughs, qu'on a, qui nous donne le résultat du "billing" de la journée.

Ensuite, nous donnons ces factures-là aux compagnies, aux agents et également à l'Association des Pilotes et à Ottawa.

Q Qui est-ce qui fait le calcul des droits qui sont payables par les navires?

R Le calcul des droits est fait par mon commis, monsieur Asselin.

Q C'est votre département qui s'occupe de déterminer le montant que tel navire doit payer?

R C'est ça.

Q Et pour calculer ce montant, vous prenez les données qui sont contenues sur la carte de pilotage?

R Oui monsieur, d'après les règlements.

Q Et suivant les règlements?...

R Suivant les règlements.

Q ... qui s'appliquent. Est-ce que vous vérifiez les informations qui sont données sur les cartes depilotage?

R Oui, nécessairement.

Q De quelle façon?

R Nous vérifions les heures que le pilote a été commandé, les heures qu'il s'est rapporté au bateau, et nous vérifions également les voyages, si c'est voyage qui est directement de Montréal à Québec ou de Québec à Montréal, ou si c'est un voyage simplement de Montréal à Trois-Rivières, qui se termine à Trois-Rivières, et nous établissons les taux.

Q Mais comment faites-vous cette vérification-là?

R .....

Q Les vérifications des heurses?

R Les pilotes nous donnent ces renseignements-là sur la carte du pilote.

Q Je parle de vérifier l'exactitude de l'information qui est sur la carte?

R Nous prenons pour acquit qu'elle est exacte.

Q Vous prenez pour acquit qu'elle est exacte?

R Oui.

Q Est-ce que vous prenez aussi pour acquit que le tonnage net du navire, démontré sur le carte, est exact?

R Egalement, oui.

Q Est-ce que la même chose s'applique au tirant d'eau?

R Egalement.

Q Alors, vous ne vérifiez pas avec une autre source les informations qui sont contenues sur la carte de pilotage?

R Non, parce que si le tonnage ou le tirant d'eau n'est pas exact, nous en aurons des répercussions tôt ou tard, soit de la part de l'agent ou de la part del'Association des Pilotes.

Q Et puis, cette information-là est passée à la machine?

R C'est ça.

Q Et vous dites qu'à chaque jour...

R Passée à la machine, au point de vue monétaire seulement.

Q Au point de vue monétaire?

R Oui.

Q Et à chaque jour, vous obtenez le total...

R De la facturation.

Q Et vous dites que vous envoyez des factures à chaque jour aux armateurs ou aux agents?

R Ou aux agents.

Q Est-ce que vous envoyez copie de ces factures aux Corporations de Pilote?

R Nous avons également copie de factures aux Associations ou aux Corporations de Pilote, et nous envoyons l'original de la "source form" à notre bureau à Ottawa.

Q A votre bureau à Ottawa?

R Oui.

O Et à chaque jour, c'est fait?

R A chaque jour, c'est fait, mais l'orginal de la "source form" à Ottawa est envoyé une fois par semaine.

O Et à part cesdocuments que vous transmettez aux Corporations ou Associations de Pilote, est-ce que vous rendez compte à qui que ce soit?

R Non, à part du remboursement de ces comptes à la fin de chaque quinzaine.

Q A part de ...

R A part du remboursement de la collection aux Associations, ce sont les seuls documents que nous avons.

Q Que vous leur transmettez?

R Qu'on leur transmet.

Q A la fin de l'année, est-ce que vous leur soumettez un état final?

R Non. Nous préparons un état final pour l'usage du bureau seulement.

Q Pour l'usage du bureau. Ces argents que vous remettez aux pilotes, c'est par chèques?

R Oui.

Q A l'ordre de qui le chèque est-il fait, dans chacun des cas?

R Dans chacun des cas, pour l'Association de Montréal, le chèque est fait à l'ordre de United Montreal Pilot's Association.

Dans les cas des pilotes du port, c'est fait à l'ordre de Corporation of Montreal Harbour Pilots.

Q Est-ce qu'ils n'ont pas un nom français, eux?

R Egalement, oui: La Corporation des Pilotes du Port, mais nous faisons les affaires en anglais autant que possible.

Et puis, pour Cornwall, c'est fait à l'ordre de "Corporation of St.Lawrence River and Seaway Pilots".

Q Quant aux pilotes du port de Montréal proprement dit, je crois que suivant l'article 46, deuxième alinéa du règlement du district de pilotage de Montréal, pièce 430, vous devez payer la part du pilote au pilote?

R Oui.

Q Je désire ici lire cet article. Je n'ai que la version anglaise en main, Votre Seigneurie.

R J'ai une copie française ici.

Q Ce serait préférable. Je cite:

"À la fin de chaque mois, le surveillant calculera la part de la caisse de pilotage du port de Montréal revenant à chaque pilote de port, d'après le temps de travail de chacun d'eux au cours du mois et remettra à chaque pilote de port une somme égaleà la part qui lui revient."

Est-ce que vous avez obtenu des autorisations de chacun des pilotes pour remettre ces sommes à la Corporation?

R Monsieur Melançon, mon supérieur, détient une procuration de chacun des pilotes à ceteffet.

Q Il détient une procuration de chacun des pilotes à cet effet?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Q Des pilotes du port, évidemment?

R C'est ça.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Est-ce qu'à même ces fonds vous payez quelques

dépenses quelconque - le fonds tant des pilotes du port que des pilotes de Cornwall que des pilotes du fleuve?

R Oui.

Q Qu'est-ce que vous payez?

R Nous payons, pour les pilotes de Montréal, nous remboursons une somme égale à dix pour cent des recettes que nous remboursons au Receveur Général du Canada pour le fonds de pension.

Q Oui.

R Et pour les pilotes de Cornwall, nous remboursons la totalité des taxis utilisés à Cornwall même, au Receveur Général, qui à son tour paye la compagnie de taxis qui a rendu ce service.

Q Et puis?

R C'est tout.

Q Est-ce que vous vous occupez de la perception des droits de pilotage vous-même?

R Oui.

Q Est-ce que vous pouvez nous donner une idée de la période dans laquelle ces droits sont payés?

R .....

Q Est-ce que vous préparez des rapports qui s'appellent en anglais " ageing reports"?

R Oui. Ces comptes sont payés, normalement, en-dedans de quinze jours ou trois semaines après l'émission du compte.

Q Est-ce que vous avez plusieurs comptes qui

dépassent trois semaines?

R Pas tellement. Ces cas sont rares.

O Est-ce que vous avez déjà perdu des comptes d'une façon quelconque?

R Non. Les comptes en souffrance depuis, disons, trois ou quatre ans, sont encore dans les livres, et ils ne sont pas figurés perdus tant qu'ils ne sont pas effacés.

Q Est-ce qu'il est dans vos plans des les effaçer?

R Tout dépend de l'Association des Pilotes concernée.

Q Est-ce que vous avez fait rapport à l'Association concernée sur cet état de choses?

R Oui, je l'ai fait, et puis on m'a demandé de les laisser dans les livres.

O On vous a demandé de les laisser dans les livres?

R Pour le temps présent.

Q L'article 21, paragraphe 5 du règlement de Montréal prévoit entre autres choses ceci, et je cite:

"A la fin de chaque mois, le secrétaire-trésorier des Pilotes Unis de Montréal fera parvenir au surveillant et à l'autorité un état montrant

a) toutes les sommes reçues du surveillant sur la caisse de pilotage,

b) la répartition de ces sommes, et

c) tous autres renseignements quel'autorité pourra demander de temps à autre."

Est-ce que vous recevez cet état?

R Oui, je les reçois pour les pilotes de Montréal.

Q Pour Montréal. Evidemment, ça ne s'applique qu'aux pilotes de Montréal?

R Ca ne s'applique qu'aux pilotes de Montréal.

Q Est-ce que vous auriez un exemplaire de cet état avec vous?

R Au bureau.

Q Est-ce que vous pourriez en apporter un demain, s'il vousplaît?

R Oui. Maintenant, cet exemplaire, c'est mon document; est-ce que je peux vous apporter une photocopie de l'exemplaire.

Q Oui, une photocopie du dernier rapport que vous avez reçu.

R Oui, ça c'en est une ici.

Q Le surveillant vient de nous en donner une.

R Il y a également une liste des salaires aux pilotes qui vient avec ça.

Q Oui vient avec ça?

R Oui.

Q Alors, demain, voulez-vous apporter un

document complet, disons, le dernier que vous ayiez reçu?

R Parfait.

Q Maintenant, je vous montre les pièces 526 et 527 qui sont des états comparatifs des gains du distrcit de Montréal, tant pour les pilotes de Québec - Trois-Rivières que Trois-Rivières et Montréal, et du port de Montréal. Voulez-vous me dire si c'est votre bureau qui a préparé les chiffres qui s'y trouvent, quant aux finances, bien entendu?

R Oui, c'est moi-même qui a préparé cet état.

Q C'est vous qui avez préparé l'état. Maintenant, est-ce que vous avez participé au travail de compilation des moyennes, du nombre de voyages et du nombre effectif de pilotes?

R Non.

Q Vous n'avez pas travaillé sur ça. Quant aux pilotes de Montréal, sur la pièce 527, je constate qu'en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), à l'item - au poste, plutôt "average expenses per effective pilot", vous avez inscrit la somme de $1,231.20; et que pour les autres années, soit mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962), rien n'apparaît à ce poste?

R Oui.

Q Pouvez-vous expliquer ça, s'il vous plaît?

R C'est qu'en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), les pilotes du port étaient autorisés à une dépense

pour se transporter de Montréal au "seaway", et vice versa, et c'était la seule année qu'ils ont eu cette autorisation-là.

Q Maintenant, ça n'existe plus?

R Ca n'existe plus, non,

Q Sur la pièce 526, au poste intitulé " Transportation" vous avez à chaque année indiqué des montants d'au-delà de quatre mille dollars ($4,000.00). Pouvez-vous expliquer cet item, s'il vous plaît?

R C'est le transport des pilotes de Montréal pour se rendre au "seaway" ou du "seaway" à Montréal.

Q Est-ce que c'est perçu des armateurs, par votre entremise?

R Oui.

Q A part les droits de pilotage qui sont payables?

R Oui, c'est perçu sur le même compte.

Q Sur le même compte?

R Oui.

Q Ce n'est pas une addition qui est faite en dehors des règlements?

R Absolument pas, non.

LE PRESIDENT:

C'est probablement ce qui apparaît aussi sur les pièces qui ont été produites, le temps de travail de chaque pilote et dans le bas, il y a un montant, et on voit "expenses

paid regarding to seaway quatre mille quelques cents dollars."

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
C'est ça.

LE PRESIDENT:
C'est la même entrée.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Votre Seigneurie réfère aux pièces 528, 529 et 530?

LE PRESIDENT:
C'est ça.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Toujours sur la pièce 526, au poste "other revenues, 2nd pilot," vous n'avez des entrées que pour mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962). Voulez-vous expliquer ceci?

R ..... je ne suis pas au courant des règlements de mil neuf cent cinquante-huit (1958), mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et mil neuf cent soixante (1960), mais je sais qu'en mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962), durant la période du

huit (8) décembre - du premier ou du huit (8) décembre au premier ou huit (8) avril, je ne me rappelle pas des dates, il y a une charge additionnelle durant ces mois, des mois d'hiver, pour le deuxième pilote à bord d'un navire naviguant de Montréal à Québec ou de Québec à Montréal.

Q Et vous ne savez pas si ces charges-là existaient antérieurement à mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Non.

Q Toujours sur la pièce 526, pour mil neuf cent soixante-deux (1962), au poste " Total net tonnage of ships served", il n'y a pas d'entrée.

R C'est que nous n'avions pas de compilation du tonnage total des bateaux qui sont venus à Montréal durant ces années-là.

Q Cependant, vous les avies pour les années antérieures?

R ..... oui, ici, il y a des montants.

Je croyais que vous parliez du tonnage même des bateaux.

En mil neuf cent soixante-deux (1962)..... ce sont des chiffres qui ont été entrés après la préparation de mon rapport, ça.

Mon rapport ne comprenait pas ces chiffres-là.

Q Votre rapport ne comprenait pas ces chiffres-là?

R Non.

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Paré, vous êtes au courant qu'un certain nombre de comptes sont en souffrance, et vous avez mentionné une période allant jusqu'à trois ou quatre ans, dans certains cas, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Est-ce qu'il n'existe pas là-dedans des comptes de certaines compagnies, par exemple, qui sont tombées en faillite depuis?

R Ce sont des comptes de compagnies tombées en faillite, ou de bateaux qui sont en faillite.

Q Est-ce qu'il n'y a pas un certain nombre de comptes, même parmi ceux-là, qui concernent des navires qui ont été défaits, démantelés?

R Oui.

Q A toutes fins pratiques, on peut dire que ce sont des comptes ...

R Des comptes perdus.

Q ... perdus, coulés. Et est-ce que vous êtes au courant de l'article 344 de la loi en vertu de laquelle l'officier de douanes ne doit pas donner de congé de navire avant que les droits - avant de s'être

assuré - avant d'obtenir un certificat de l'autorité de pilotage à l'effet que les droits de pilotage dûs ont été payés?

R Je ne suis pas au courant de cet acte-là.

Q Voudriez-vous prendre connaissance de l'article 344 de la loi, et savoir si à votre connaissance le service des douanes ne s'est jamais adressé à votre service pour obtenir ces certificats?

R Pas depuis que je suis à l'emploi du pilotage, mais.....

Q Si je comprends bien, de toute façon, la vérification de tels certificats ne serait pas de votre juridiction, n'est-ce pas?

R Non.

Q Ceci relèverait davantage du surintendant local?

R Absolument, oui.

Q Vous avez mentionné que dans le port de Montréal, l'allocation qui était fixée pour le transport de l'écluse St-Lambert au port est disparue en mil neuf cent soixante (1960) - c'est-à-dire, elle apparaît seulement en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), ici?

R Oui.

Q Si je comprends bien, les pilotes eux-mêmes défraient leurs dépenses de transport depuis cette date, pour leurs voyages de l'écluse St-Lambert à Montréal?

R C'est ça.

Q Maintenant, vous avez déclaré que les documents 526 et 527 ont été préparés par vous, ou au moins en partie?

R Oui.

Q Je vois qu'il y a une distinction entre "tonnage" et "tirant d'eau" dans la pièce 526; alors que cette distinction n'existe pas en mil neuf cent soixante (1960) et antérieurement. Est-ce que ce ci signifie que le tarif à cette époque ne s'appliquait que sur le tirant d'eau?

R Je ne saurais vous répondre à cette question.

Moi, j'ai simplement pris les chiffres qui étaient dans les rapports, dans les dossiers, et que j'ai retranscrits sur ce rapport-là.

Q En fait, les règlements antérieurs qui sont de connaissancepublique indiquent que depuis plusieurs années, dans la circonscription de Montréal, le tarif est basé sur le tirant - sur le tonnage et le tirant d'eau, et probablement que ce qui est arrivé, de mil neuf cent cinquante-huit (1958) à mil neuf cent soixante (1960), c'est qu'on a englobé les deux informations, n'est-ce pas?

R Je ne croirais, oui.

Q Je comprends que du montant brut indiqué comme "total revenue", sur la pièce 526, une somme de dix pour cent est déduite et expédiée au Receveur Général comme contribution au fonds de pension?

R Oui.

Q Et cette somme n'est pas versée ni à la Corporation des Pilotes, ni aux pilotes individuellement?

R Non, elle est déduite à la source.

Q Maintenant, en ce qui concerne tout ce qui est au bas de la page, et qui est classé sous la catégorie de "individual earnings" est-ce que vous avez eu quoi que ce soit à faire dans ces montants, dans ces chiffres?

R Vous voulez dire "average net earnings"?

Q Je veux dire tous les items classés comme "total net tonnage of ships served, aggregate number of trips, actual number of pilots, number of effective pilots, average gross earnings per effective pilots, average expenses per effective pilot, average net earnings per effective pilots?"

R Ca travaille au pro rata, selon le nombre de pilotes, d'après le montant total de la collection, du "billing", c'est-à-dire.

Q Est-ce que ç'a été travaillé par vous?

R Oui.

Q Ou sous votre direction?

R Oui.

Q Est-ce que vous n'avez pas dit que le tonnage net total avait été ajouté par quelqu'un d'autre que vous, sur ce document?

R Oui.

Q Qui est-ce qui a ajouté ce montant? Est-ce que vous êtes au courant?

R Je ne suis pas au courant, non.

O Où avez-vous fait parvenir ce document avant de le déposer devant la Commission?

R Je l'ai passé à mon supérieur monsieur Melançon.

Q A votre supérieur, monsieur Melançon?

R Oui.

Q Maintenant, l'absence d'indications pour mil neuf cent soixante-deux (1962), vous ne seriez donc pas en mesure de l'expliquer?

R Non.

Q La mention quant au nombre total de voyages, est-ce que ç'a été calculée par vous?

R Si vous remarquez, ces chiffres-là ne sont pas des chiffres monétaires.

Q Non, des tonnes.

R Des tonnes. Les tonnes, je ne les avais pas en main, moi.

Q Maintenant...

R C'a dû être placé là-dessus par le bureau d'Ottawa, j'imagine.

Q Quant au nombre de voyages accomplis, est-ce que ç'a été calculé par vous?

R Non. Monsieur Viau a préparé ça.

Q Quant au nombre réel de pilotes dans la

circonscription, au nombre total de pilotes dans la circonscription, est-ce que ç'a été préparé par vous?

R J'ai pris cette information-là de monsieur Viau, également.

Q Quant au nombre de pilotes effectifs, qui a calculé ceci?

R La même chose, de monsieur Viau.

Q Savez-vous ce que ça signifie, un pilote effectif?

R .....

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Le témoin vient de dire que ce n'est paslui qui a préparé cette partie du document; alors, je crois qu'il ne serait pas juste de le transquestionner...

Me MARC LALONDE , c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je ne poserai plus de questions au témoin à ce sujet, mais j'aimerais peut-être en poser à monsieur Viau.

LE PRESIDENT:
Monsieur Viau doit revenir demain matin avec un document, n'est-cepas?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Voici, Votre Seigneurie, je crois que monsieur Melançon est parfaitement en mesure de donner les explications nécessaires sur ces questions.

J'ai l'intention de demander à monsieur Melançon de donner les explications sur ces pièces.

Elles ont été déposées au début de l'audience - non pas au début de l'audience, mais avant que des témoins du district de Montréal soient entendus, pour permettre à mes confrères de prendre connaissance de ces pièces-là avant qu'elles soient discutées.

LE PRESIDENT:

A tout évènement, s'il est nécessaire, on pourra faire venir d'autres personnes qui ont pu y participer.

Me Marc Lalonde, c.r.,

pour la Fédération des Pilotes du St-Laurent:

Q Le calcul des revenus bruts par pilotes effectifs, je comprends, est une simple division du chiffre total donné par ailleurs?

R C'est ça.

Q Maintenant, l'information concernant le fardeau de travail, en page 2, est-ce que vous avez eu quoi que ce soit à faire avec ces chiffres-là?

R Non.

Q Savez-vous qui a préparé cette information?

R C'est-à-dire que monsieur Viau m'a donné le nombre de voyages qui j'ai divisé par le nombre effectif de pilotes pour obtenir ces chiffres-là.

Q Maintenant, par exemple, la mention de la durée moyenne des voyages, est-ce que ç'a été fait par vous?

R C'a dû être fait par Ottawa aussi, comme le tonnage.

Q Et la moyenne d'heures à bord des navires, par pilotes effectifs?

R La même chose.

Q Ca vient d'Ottawa, vous pensez. Le commencement et la fin de la saison régulière de navigation, est-ce que ç'a été préparé par vous?

R Non, ça m'a été donné par le bureau de pilotage, monsieur Viau, aussi.

Q Par monsieur Viau aussi?

R Oui.

Q Je crois comprendre que le surintendant sera en mesure - le surveillant local sera en mesure de répondre là-dessus?

R .....

Q Si vous regardez maintenant la pièce 527, je vous réfère à la page 2 de cette pièce, est-ce que vous

avez eu quoi que ce soit à faire avec la préparation de l'information contenue à la page 2 de la pièce 527?

R Aucunement.

Q Savez-vous qui a préparé ce document à la deuxième page?

R Non.

TRANSQUESTIONNÉ par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Paré, vous avez dit que dans le cas des droits de pilotage dans la circonscription de Cornwall perçus par votre bureau, vous remettiez ces droits à la Corporation of the St.Lawrence River and Seaway pilots?

R Oui.

Q En vertu de quelle autorité?

R En vertu d'une procuration également signée par chacun des pilotes, que monsieur Melançon détient.

Q Qui a cette procuration?

R Monsieur Melançon, mon surveillant.

Q Pour revenir aux dépenses que vous déduisez de vos remises, j'ai compris que vous déduisez dix pour cent dans le cas des pilotes de la circonscription de Montréal, pour remettre...

R Oui, le fonds de pension.

Q ... au fonds de pension. Dans le cas de Cornwall, vous déduisez des dépenses de taxis. Est-ce que vous avez le montant?

R Le montant brut?

Q Brut, oui?

R Non, seulement que nous l'avons sur le rapport de Cornwall.

Q Alors, un montant ainsi déduit est remis directement aux pilotes, et ça apparaît sur un rapport similaire à l'exhibit 526?

R Oui.

Q Pour la circonscription de Cornwall?

R Oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission.
Je voudrais expliquer ici - je ne tente pas de cacher des documents, mais c'est parce que le problême des taxis de Cornwall est relié avec le district de Kingston, et le surintendant local du district de Kingston est en meilleure position de répondre aux questions en rapport avec ce systême de taxis, les contrats concernant les services de taxis seront produits devant la Commission par le surveillant de Cornwall.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Est-ce que je dois comprendre que dans le cas des pilotes du port de Montréal, il n'y a pas de déduction?

R La totalité de la perception est remise à l'Association des Pilotes du port de Montréal.

Q Dont le nom est: La Corporation des Pilotes du Port de Montréal?

R C'est ça.

Q Vous avez mentionné que vous gardez encore dans vos livres les droits de pilotage qui n'ont pas été perçus depuis quatre ans, qui sont en souffrance. Voulez-vous nous dire quel est le montant qui est ainsi en souffrance?

R Je crois que vous l'avez sur un des rapports "Ageing reports". Le montant, en mémoire, je ne l'ai pas.

Q Mais cette information est disponible?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Alors, vous allez obtenir cette information?

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Oui Votre Seigneurie, nous allons avoir un rapport.

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Etes-vous au courant que la majorité de ces droits en souffrance étaient payables par des affréteurs, ici à Montréal, ou au Canada, et non pas par le

propriétaire du navire?

R Ils étaient payables par des agents qui ont fait faillite, ici à Montréal même, ou au Canada, c'est-à-dire.

Q Sur la formule 526, on vous a souligné que le chiffre de la jauge nette des navires, pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), n'apparaissait pas?

R Oui.

Q Vous avez cependant ce renseignement-là dans vos livres, n'est-ce pas?

R Non , je n'ai pas ça.

Q En examinant les rapports des pilotes, les "source forms", et en ajoutant tous les chiffres donnant la jauge nette, vous ne pourriez pas obtenir ce chiffre?

R Mais nous n'avons pas un système assez élaboré pour conputer le tonnage sur la machine à comptabilité.

Q Est-ce que je dois comprendre, alors, qu'en regard des années antérieures, le chiffre qui apparaissait sur cette formule 526 n'est pas venu de vos records, de vos registres, mais a été fourni par Ottawa, j'imagine?

R Par quelqu'autre source, oui.

LE PRESIDENT:

Juste pour compléter votre remarque de tout

à l'heure, monsieur Lalonde, relativement à l'article 344, je pense bien que c'est pour les frais de pilotage qui sont dûs au moment du départ. Alors, il y a tous ceux qui sont accrus par la suite, après le départ; je ne sais pas si la procédure est suivie suivant 344, mais il y a les autres articles.

Me Marc Lalonde, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Il y a les deux aspects, en effet.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Les droits de pilotage sont prévilégiés.

LE PRESIDENT:
A condition de mettre la main sur le navire.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Evidemment.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Peut-être qu'avec votre permission le témoin pourrait apporter aussi le montant - étant donné qu'il est pour référer aux trois ou quatre dernières années - apporter avec lui

le montant des comptes en souffrance à la fin de chaque année.

Je pense que vous avez mentionné que le délai est présentement de quinze jours à trois semaines, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Et j'ai souvenance d'époques où c'était un peu plus difficile. Ce serait intéressant de savoir s'il y a eu une amélioration aujourd'hui à ce sujet-là, comme je pense qu'il y a eu amélioration.

LE PRESIDENT:

Je présume que dans la liste des vieux comptes, nous aurons le nom des navires, et depuis quand ces comptes sont en souffrance?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

On peut donner cette information-là facilement.

LE PRESIDENT:

Parce qu'il y a des comptes à la fermeture de la navigation, qui ne sont pas payés, et qui ne sont pas en souffrance.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Pas tout à fait.

\- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
SténographeOfficiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le onzième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

JACQUES MELANCON -

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Votre âge, s'il vous plaît?

R 55 ans,

Q Votre occupation?

R Surveillant de district Montréal, port de Montréal et Cornwall.

Q Port de Montréal, Montréal et Cornwall?

R Oui.

Q Depuis combien de temps?

R Depuis mil neuf cent cinquante et un (1951).

Q Et antérieurement à mil neuf cent cinquante et un (1951), est-ce que vous travailliez dans le service de pilotage?

R Oui monsieur, j'ai commencé en mil neuf cent vingt-neuf (1929).

Q En mil neuf cent v ingt-neuf (1929). Est-ce que vous avez toujours été à Montréal?

R Toujours à Montréal.

Q Depuis mil neuf cent vingt-neuf (1929)?

R Oui.

Q Et depuis mil neuf cent cinquante et un (1951), surveillant local?

R Surveillant local, c'est ça.

Q Si vous voulez bien prendre vos règlements, s'il vous plaît, je vous réfère à l'article 2, sous-paragraphe c.

LE PRESIDENT:

O De quoi?

R Du district de Montréal.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Des règlements généraux de la circonscription de pilotage de Montréal, article qui définit l'expression "Liste des affectations" - "Assignments list" en anglais.

Monsieur Viau nous a expliqué par le menu la façon dont cette liste fonctionnait durant le cours d'une saison. Cependant, j'ai omis de lui demander comment cette liste-là était établie au début de la saison?

Comment commençez-vous la liste avec la saison?

R Pour commençer une saison, nous suivons d'abord la fin de la saison précédente.

Un pilote qui finit avec le moins de nombre de tours est mis en tours le premier, pour commençer la nouvelle saison; et celui qui a le plus grand nombre de tours est mis à la fin de la liste, nécessairement, suivant chacun le nombre de tours.

Q Suivant chacun le nombre de tours?

R Et l'heure de la fin de chaque voyage, s'il y en a plusieurs qui finissent la même journée.

Q Et est-ce que le même procédé est suivi tant pour les pilotes de Québec - Trois-Rivières, Trois-Rivières - Montréal, port de Montréal et Montréal à Cornwall?

R La même chose.

Q Le même procédé?

R Le même procédé est suivi dans les trois districts.

Q C'est comme ça que la liste commence?

R Oui, que la liste commence chaque année.

Q Toujours dans le même article du règlement, je constate que dans les définitions, on n'y retrouve pas la définition du mot anglais "moveage"?

R Ca y était autrefois, mais ç'a été enlevé.

Q C'a été enlevé. Est-ce que ceci a causé des difficultés quelconque, qu'on ait enlevé la définition du mot "moveage"?

R Bien, pas que je sache, non.

Q Pas à votre connaissance?

R On a eu quelques remarques qui se sont faites par certains pilotes, que c'était mieux d'avoir la définition de "moveage" dans le By-Law, mais ç'a continué, la définition a été enlevée et ç'a continué la même chose.

Q C'a fonctionné pareil?

R C'a fonctionné la même chose.

Q Personne n'a mis en doute l'application du règlement par suite de l'absence de la définition du mot "moveage"?

R Non.

LE PRESIDENT:

D'ailleurs, le mot doit apparaître dans le tarif, à l'appendice A du règlement.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Le mot y apparaît; le mot n'y est pas défini, il a été défini dans tous les autres règlements que nous avons rencontrés à date.

De toute façon, l'expression "moveage" est définie de façon indirecte à l'article 357 de

la loi de la Marine Marchande du Canada.

Q Monsieur Melançon, en vertu de l'article 3 du règlement de la circonscription de Montréal, vous pouvez arrêter des instructions en vue de la bonne exécution du règlement, sur la conduite des pilotes, pour l'usage des bâtiments, etc., et je crois que la circonscription de Montréal a édicté des règlements pour l'administration du tour de rôle pour les pilotes du district de Montréal à Québec?

R Oui., en effet. Mais maintenant...

Q Je voudrais produire ce document sous la cote 565. Est-ce qu'il existerait une version anglaise?

R Non monsieur.

Q Si vous le voulez bien, nous allons passer en revue chacun des articles de ce règlement. Auparavant, vous allez nous dire si ces règles ont été rédigées par vous?

R Me permetteriez-vous un peu de faire l'historique de ça?

O Avec plaisir.

R Voici, lorsque j'ai commencé au pilotage, en mil neuf cent vingt-neuf (1929), il y avait certaines règles que l'on suivait, et qu'on nous enseignait de suivre, parce que j'ai dû faire un apprentissage comme les autres dans le bureau, mais c'était des règles de routine qui n'étaient pas écrites, et que tous les pilotes du temps..... il y

avait quoi? 55, 57 pilotes, dans le temps - tout le monde connaissait, puis c'était l'habitude, dans le district, de marcher de cette façon-là.

Nécessairement, le commerce augmentant, le nombre de pilotes a aussi augmenté, il a augmenté à 65, 67, 75, 80, et comme nous avions eu la nécessité aussi de changer de pilote assez souvent, dans le cours de la guerre, nous avons commencé à écrire certains règlements et à l'afficher dans le bureau, pour que chaque pilote puisse y référer.

C'était une chose reconnue, c'était un règlement établi de force, et tout le monde devait s'y conformer.

Pour aider les commis et pour l'édification des pilotes, nous avons continué à écrire quelques règlements comme ça, à un point, lorsque le nombre de pilotes était tellement augmenté, et les difficultés arrivant, à cause du changement de pilote, nous avons - le comité est venu me voir et m'a demandé si ce ne serait pas une bonne chose d'écrire des règlements qui serviraient de base.

Alors, le comité est arrivé avec ça, nous en avons discuté ensemble, je les ai approuvés, et je crois que le comité les a présentés à l'assemblée générale des

pilotes, ils en ont discuté chacun, et après que ceci fut accepté à l'assemblée générale, comme l'indique la dernière page, le président venait me retrouver, je le faisais policopier après avoir signé avec lui, et une copie était envoyée à chaque pilote, ce qui est un peu la bible pour l'expédition dans le district.

Q Et quand furent-ils établis originairement, ces règlements?

R Ah, la première fois, il y a cinq ou six ans.

Q Il y a cinq ou six ans?

R Oui. Avant, j'avais écrit quelques règlements, comme ça, avec l'aide de monsieur Viau et du personnel, et on avait une vingtaine de règlements de grande généralité, auxquels se soumettaient tous les pilotes parce que c'était reconnu et établi que tout le monde marchait par ces règlements-là.

Q Si j'en juge par la dernière page, ces règlements ont été revisés de temps à autre?

R De temps à autre, oui.

Q Est-ce que les revisions du règlement ont été soumises et discutées avec le comité des pilotes?

R C'est toujours à la demande du comité que ça s'est fait.

Q A la demande du comité?

R Le comité vient me voir, nous en discutons et nous gardon ce qui est strictement nécessaire et bon

pour la bonne expédition dans le district.

Q Dans le district?

R Oui. Et je peux vous assurer qu'avec ça, ça enlève un lot de discussions qu'on avait avant avec certains pilotes.

Là, on dit: Voici tel article, c'est accepté, il faut que tu passes par là. Ca classe la discussion.

Q Ca améliore l'administration?

R Ca améliore l'administration, oui, parce qu'autrement, c'était rendu presqu'impossible, à cause de toutes sortes de petites chicanneries qu'on avait; un voulait d'une façon, l'autre voulait de l'autre; un, ça faisait son affaire d'une façon, l'autre ça faisait son affaire de l'autre façon.

Alors, avec ça, comme c'est accepté à l'assemblée générale, les pilotes en ont discuté, ils l'ont accepté, tout le monde est traité pareil.

Q Et tout le monde le suit?

R Le suit.

Q Qu'il plaise à la Commission, vu que ce document n'est rédigé qu'en français, il serait peut-être opportun que je traduise au fur et à mesure que nous allons en discuter, à moins que la Commission ne juge suffisante la traduction de la demoiselle.

LE PRESIDENT:

Je vais faire une autre suggestion: Y aurait-il possibilité d'en faire faire une traduction?

Me Maurice Jacques,
pour la Commission:
Je suis convaincu qu'il y aurait possibilité, Votre Seigneurie, mais pour les fins du témoignage de monsieur Melançon...

LE PRESIDENT:
Pour les fins du témoignage, vous le lirez en français tout simplement et la traductrice le traduira, mais il serait bon que nous ayons, pour les fins de la Commission, une copie en anglais.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Très bien, Votre Seigneurie.

Q Ce document s'intitule "règlements pour l'administration du tour de rôle pour les pilotes du district Montréal - Québec."

Le premier titre est général, et le premier article se lit ainsi:

"Lorsqu'il est appelé pour son tour, un pilote doit se rendre à la station par n'importe quel moyen, train, autobus, automobile privée, taxi, etc., afin

d'être rendu au bureau pour l'heure à laquelle il est convoqué."

Q Monsieur Melançon, cet article implique que lorsque le pilote est appelé à prendre son tour, il doit se rendre à votre bureau. Est-ce qu'en fait, il se rend à votre bureau?

R Non, aujourd'hui, avec les facilités de transport, la grande majorité, pour ne pas dire presque tous les cas se fait - ça se fait par téléphone; on rejoint les pilotes à la maison, et de la maison, il se rend directement à son bateau pour l'heure à laquelle il est demandé.

Q Est-ce qu'une modification de l'article premier a déjà été discutée par le Comité des Pilotes?

R Non, je crois que cet article peut s'appliquer, surtout pour un pilote qui laisse la station et qui va chez lui, parce qu'il est assez loin sur la liste, et lorsque son tour approche, nous l'appelons de s'en revenir au bureau prendre son tour, ou chez-lui à Montréal, à sa chambre, de revenir prendre son tour aussitôt que possible pourune telle heure.

Alors, c'est à lui de s'en revenir par le moyen à sa disposition, tant autobus, automobile, n'importe quoi.

Q Et vous permettez que les pilotes attendent d'être convoqués à leur domicile?

R Nous ne les appelons pas à domicile; si un pilote a un tour à Montréal, il est le trentième sur la liste, si on s'aperçoit par notre liste que ça va être tranquille dans la journée, il demande la permission d'aller chez lui, ça peut être à Sorel, Trois-Rivières même, on le laisse partir, et quand il revient, son tour approche sur la liste, nous l'appelons et nous lui disons de s'en revenir immédiatement.

Q Il revient à Montréal?

R Il revient à Montréal, c'est de revenir à la station par n'importe quel moyen, train, taxi, autobus.

Q Maintenant, le pilote qui demeure à Montréal, est-ce qu'il attend son tour chez lui?

R Il attend son tour chez lui, ou des fois ça peut être une maison d'été tout près.

Q Mais il n'est pas requis que le pilote, lorsque son tour approche, se rendre à la station et attende à la station?

R Non, quoique d'après le règlement, il est supposé signer un registre au bureau, pour se mettre au courant des derniers évènements qui se sont passés dans la rivière, mais ceci semblerait une dépense additionnelle assez coûteuse, parfois.

Alors, c'est le pilote et le commis qui l'appelle, et par téléphone, le bureau lui donne les chan - gements qui se sont opérés dans la rivière, et d'ailleurs le

pilote le demande toujours: Avez-vous des derniers évènements? Quels sont les derniers développements dans la rivière: Une bouée éteinte, une lumière éteinte, une drague déplacée, enfin, on le donne par téléphone, et nécessairement, il ne vient pas signer de registre, parce que souvent, un pilote qui demeure dans l'extrême est de la ville serait obligé de venir au bureau et de retourner à l'extrême est de la ville pour prendre son bateau.

Q Si son bateau était à Imperial Oil.

R A Imperial Oil ou au quai Marien, à la section 10.

Q Est-ce qu'il arrive que des pilotes se rendent au bureau pour attendre leur tour?

R Oui, plusieurs viennent en même temps qu'ils viennent nous porter leur carte de pilotage, plusieurs arrêtent au bureau, s'informent, ils regardent les avis; même il y en a qui viennent au bureau attendre leur tour pour partir.

Q Maintenant, passons à l'article 2 qui se lit ainsi:

"Dans tous les cas de retards, le bureau doit être avisé aussitôt que possible."

Est-ce qu'en fait, on vous avise régulièrement lorsqu'on est en retard?

R Voici, l'article 2 est en rapport avec l'article 1.

Si nous avons demandé à un pilote de s'en revenir prendre son tour, lorsqu'il s'en revient, s'il a un retard quelconque, disons qu'il a pris son automobile et qu'il a une crevaison, et que nécessairement il va être retardé parce qu'il n'a pas d'autre moyen de transport, c'est à lui - on lui demande à l'article 2 de trouver un téléphone et de nous aviser que nécessairement il va être en retard pour telle et telle raison.

Q Est-ce que ça arrive souvent que les pilotes manquent leur tour parce qu'ils sont en retard pour une raison quelconque?

R Non, très rarement.

Q Maintenant, l'article 3 :

"Quand un pilote en devoir s'aperçoit qu'une bouée ou qu'une lumière ne fonctionne pas normalement, il doit en faire rapport par radio et à son débarquement pour vérifier que ce dit rapport a été reçu et affiché au bureau."

Je crois que cet article de votre règlement doit être lu avec le sous-paragraphe 4 de l'article 12 des règlements généraux de la circonscription qui se lit ainsi:

"Un pilote qui constate qu'une aide à la

navigation fonctionne mal et n'est pas à sa place ou à la dérive, ou que les chenaux ont subi des modifications, devra en faire rapport immédiatement au surveillant par tous moyens à sa dispotions."

R C'est bien ça.

Q Est-ce qu'en pratique les pilotes suivent ces directives fidèlement?

R OUi, oui, en général.

Q En général?

R En général.

Q Est-ce que vous êtes au courant que des pilotes n'aient pas rapporté des défectuosités aux aides à la navigation, étant au courant de ces défectuosités?

R Non, non.

Q Est-ce que dans cet article l'on peut comprendre les plaintes que les pilotes pourraient faire sur les aides à la navigation?

R Voici ce qui arrive, parfois, je reçois la visite d'un pilote, ou un téléphone d'un pilote qui me dit: Coudons, telle bouée à telle place est éteinte depuis deux jours. Je dis: Comment le sais-tu? Je lui demande comment il sait qu'elle est éteinte depuis deux jours. Il dit: J'ai passé hier et elle était éteinte. - Tu ne l'as pas rapportée hier? - Il dit: Non, il y en a certainement d'autres comme moi qui l'ont vue et qui ont dû la rapporter. - Je dis: Vous êtes le

premier à m'en parler.

Q Ca arrive?

R Ca, ça arrive, mais pas souvent; habituellement, c'est fait par radio ou par téléphone, et ça va assez bien.

Q Est-ce que le pilote vérifie que son rapport a été reçu, lorsqu'il le fait?

R Souvent, très souvent, oui, ils viennent me voir et me demandent. Alors, je demande au bureau par l'intercom si tel rapport a été reçu et envoyé, et si le bureau de Sorel est avisé.

O Alors, ces rapports qu'on faits, sij'en crois les témoignages antérieurs, se trouvent affichés au bureau par l'entremise du service des signaux?

R Du service des signaux et du pilotage,oui.

Q Maintenant, l'article 4 concerne réellement la régie interne:

"Aucun message officiel par radio ou télégraphie ne sera émis par les commis des bureaux. Seuls les surveillants auront ce pouvoir."

Est-ce que dans le mot "surveillants" vous comprenez monsieur Monarque?

R Monsieur Monarque, monsieur Viau.

Q Est-ce que cette règle-là est appliquée?

R Oui. Avant qu'un commis passe un message, il va certainement soit venir me voir ou voir monsieur

Monarque ou monsieur Viau pour voir l'utilité de ce message et voir de quelle façon ce message doit être rédigé.

Q Les témoignages que nous avons eus à date sont à l'effet que les commis, la nuit, sont seuls; que les surveillants, que vous-même et monsieur Monarque, vous n'êtes pas au bureau la nuit ni le soir, et même en fin de semaine, vous n'y êtes pas non plus?

R Oui.

Q J'ai cru comprendre du témoignage de monsieur Monarque qu'un système automatique existait, qui avait une espèce de raison, d'ailleurs, à l'effet que quand certains messages entraient, ils étaient radiodiffusés, ou plutôt transmis sur le téléscripteur.

R Il y a message et message; il peut y avoir des messages d'extrême importance et d'autres de routine.

Tout message de routine, évidemment, le commis est à même de juger quand il doit le passer, et de quelle façon il doit le faire.

Si c'est un message d'importance, quelle que soit l'heure de la nuit, ou la fin de semaine, il peut m'appeler à la maison, ou monsieur Monarque ou monsieur Viau pour avoir l'autorisation; et ça arrive d'ailleurs assez souvent - à l'occasion, ça arrive.

ADVENANT 5:00 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE AU LENDEMAIN A 10:00 HEURES A.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT
MONTREAL QUEBEC

VOLUME No.:
48 F

TEXTE FRANCAIS

DATE:
July 12, 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
Me B. CAMPBELL,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent;
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de Merchant Service Guild:

Me J. MAHOONEY,
Me C. MASON,
procureur de Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
Me H. COLLETTE,
procureur de la Fédération des Armanteurs du Canada:

Me J.M. JACQUES,
procureur du Conseil des Ports Nationaux du Canada:

VOLUME 48 - Page 948 à 1,102

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 12 JUILLET 1963.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commaissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICM, commissaire.

Le douzième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

REAL PARE - RE-ENTENDU.

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Monsieur Paré, pour fins des records, voulez-vous répéter vos nom, prénom et fonctions, s'il vous plaît?

R Réal Paré, comptable de ministère.

Q Est-ce que vous avez apporté avec vos dossiers concernant la perception des droits de pilotage?

R Oui monsieur, je les ai ici. J'ai apporté "ageing reports", comme vous m'avez demandé hier, pour les trois circonscriptions: Montréal, le port et pour Cornwall. Maintenant, sur les..... comptes en souffrance - pour les comptes en souffrance des années antérieures, j'ai entré ici le nombre de factures concernées et les

années dans lesquelles ces comptes ont été faits.

Q Je vois. Avec la permission de la Commission, je voudrais produire ces rapports, "ageing reports" pour le district de Cornwall, le district de Montréal, qui comprend le fleuve et le port de Montréal?

R .....

Q Monsieur Paré, quant au rapport pour la section du fleuve, je constate qu'il y a une compagnie du nom de Shipping Company Ltd qui a encouru des frais de pilotage au montant de $6,915.00 durant l'année mil neuf cent soixante et deux (1962). Est-ce que c'est exact?

R Ce sont..... oui, ce sont des comptes à payer, ça, pour les mois de mai et juin.

Et puis, cette compagnie-là nous paye assez régulièrement en des montants assez volumineux; alors, de $ 6,000.00 à $ 8,000.00, ce n'est pas exorbitant.

O Pour cette compagnie-là?

R Pour cette compagnie-là, non.

Q Ces "ageing reports" couvrent uniquement les mois de mai et juin?

R Ces "ageing reports" là sont préparée une fois par mois, à la fin du mois.

O Oui?

R Et ils couvrent les balances que nous avons, les balances à recevoir.

Q Les balances à recevoir?

R A la fin de chaque mois.

O Alors, votre "ageing report" qui est produit sous la cote - en liasse sous la cote 566 sont les "ageing reports" du vingt-huit (28) juin mil neuf cent soixante-trois (1963), pour la circonscription de Montréal, y compris le port, et le fleuve, et aussi pour la circonscription de Cornwall?

R .....

Q Ces rapports, dans leur première colonne, donnent le nom de l'agent?

R Oui. La deuxième colonne montre le total des comptes à recevoir; la troisième, les comptes du mois courant; la quatrième, les comptes du mois précédent; la cinquième, le mois antérieur et les comptes au-delà de 90 jours dans la dernière colonne.

O Et sur chacun de ces rapports, quant aux comptes qui sont passés dûs depuis plus de 90 jours, vous avez fait certaines mentions. Voulez-vous expliquer ces mentions, s'il vous plaît?

R Ces mentions constituent le nombre de factures concernées dans chaque année, de ces comptes-là.

Q Alors, je prends un exemple, le nom du navire ou de l'agent, c'est: Bingo?

R C'est ça.

O Un compte de $549.69.

R Ceci constituait quatre factures.

O Et quatre factures, qui sont devenues quatre factures pour service de pilotage encouru durant l'année mil neuf cent soixante (1960)?

R Oui, pour un montant total de $459.69.

O Maintenant, parmi ces factures qui sont dues depuis plus de 90 jours, vous avez prévu - vous indiquez celles qui se rapporteraient à des compagnies qui sont maintenant en faillite, à votre connaissance?

R On ne peut pas.....

Q Mais vous référez au rapport pour la section du fleuve?

R Oui. Le Bingo en est un; Gudveig...

O C'est ça?

R Le Hope Ridge, le John G.L., le Mariviki, le Nagusena, le Prosper, le Rookley, le Vesteroy, le Wahconda, le Zonnewijk.

O Maintenant, voulez-vous nous donner les mêmes informations quant aux comptes recevables pour le port de Montréal?

R Le Gudveig, le Hope Ridge, le John G.L., le Nagusena, le Prosper, le Rookley, le Serre, le Vesteroy et le Zonnewijk.

O Maintenant, voulez-vous nous donner la même - nous faire part des mêmes informations quant aux comptes recevables pour le district de Cornwall?

R. PARE
Com. Enquête
EX. - 952 -

R Le Anne Marie, le Antonio D.S., le Gudveig, le Hope Ridge, le John G.L., le Mariviki, Nagusena, le Rookley, State of Assam, le Vesteroy, le Zonnewijk.

Q Alors, c'est à peu près les mêmes navires?

R Les mêmes navires, oui.

Maintenant, ça c'est le rapport, le bilan de Montreal United Pilots...

Q Qui vous est soumis?

R Qui nous est soumis une fois le mois, accompagné de la liste des salaires des pilotes.

Ceci est une copie du rapport que monsieur Melançon avait hier en main.

Q Et conformément aux règlements, on vous transmet à chaque mois ces documents, et je voudrais en produire photocopie sous la cote 567, et le titre de la pièce sera: "Corporation of the Mid St.Lawrence Pilots balance sheet, for the month of May 1963, " qui s'accompagne d'un document intitulé "Pilots' earnings during the month of May 1963.

On ne vous transmet pas ça en français?

R Non.

Q Est-ce que vous exerçez un contrôle quelconque sur les salaires qui sont payés aux pilotes par cette corporation: The Mid St. Lawrence Pilots?

R Aucun, non.

Q Aucun contrôle?

R Non.

Q Qu'est-ce que vous faites avec cette information qui vous est transmise par cette Corporation?

R Je vérifie ma facturation contre les chiffres qu'ils ont donné ici.

Q Dans la section: Revenu?

R Dans la section revenu, qui devrait équivaloir au montant total de ma facturation durant le mois indiqué.

Q Durant le mois indiqué?

R Oui.

Q Maintenant, les chiffres qui apparaissent sur ce document 567, est-ce que vous êtes en mesure de les expliquer?

R ..... je peux expliquer ces chiffres-ci.

Q Les revenus?

R Les revenus seulement.

Q Qui comprennent quel poste?

R Qui comprennent exactement ce qu'on a facturé.

Q Mais, voulez-vous décrire les postes?

R "Pilotage, movages, détentions, cancellations et transports".

Q Alors, est-ce que vous avez dans votre comptabilité des postes semblables?

R Identiques.

Q Identiques?

R Oui.

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Si je comprends bien, monsieur Paré, la feuille 567, c'est un document que vous faites parvenir à la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Est-ce qu'il y a une raison particulière pourquoi cette pièce est expédiée seulement en anglais?

R Non, aucune.

Q Ce qui est envoyé par la Corporation - ce n'est pas un document que vous leur faites parvenir?

R Celui que vous avez en main, c'est un document que je fais parvenir à l'Association.

Q J'ai référé à 567: Corporation of the Mid St.Lawrence Pilots?

R Bon.

Q Ca, ça vient de la Corporation?

R Oui.

Q Recevez-vous, à la fin de l'année, un bilan annuel de la Corporation, ou si c'est seulement mensuel?

R C'est seulement mensuel.

Q Est-ce que vous avez fait le relevé des comptes en souffrance à date - c'est-à-dire, à la fin

del'année? Ca apparaît ici, n'est-ce pas, dans les documents produits sous la cote 566?

R Ce qu'on appelle "ageing reports", oui.

O Je vois le nom d'une débitrice intitulée: H.C. Druce & Company?

R Oui.

O Etes-vous au courant d'une lettre qui aurait été envoyée par cette débitrice à la fin de l'année mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Non, c'était au commencement de l'année mil neuf cent soixante-trois (1963). Oui, c'est ça.

O Quel était le contenu de cette lettre-là?

R H.C. Druce & Company nous disaient qu'ils étaient dans l'impossibilité de payer, et que leur compte serait éventuellement payé.

O Je vous montre photocopie d'une lettre adressée à Montreal Pilotage Authority, datée du dix-huit (18) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962). Est-ce que ça ne serait pas celle-ci?

R Pardon, c'est ça, oui. J'étais sous l'impression que c'était au commencement de l'année.

O Décembre mil neuf cent soixante-deux (1962). Cette lettre contient une liste de comptes recevables, de comptes en souffrance, et contient la mention suivante:

"In view of unavoudable but insurmountable delays in collecting monies due to us, we know now that it will be impossible to sttle these accounts before 31st

the matter directly to you, rather than when you start pressing for your money.

However these accounts will be paid at that date or within ten days thereof."

Est-ce que ces comptes-là ont été payés à date?

R Pas complètement, non.

Q Une partie a été payée?

R Je pourrais dire environ cinquante pour cent.

Q Il s'agit d'une photocopie de la lettre qui a été expédiée par la compagnie H.C. Druce, à Montréal, à la Corporation, pour expliquer le délai de paiement de ces comptes, - étant donné que j'ai référé àcette pièce, est-ce que la Commission entend que je la produise?

LE PRESIDENT:

Ca rendrait le dossier complet.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Comme pièce 568, photocopie d'une lettre de H.C. Druce & Company, adressée à Montreal Pilotage Authority et datée du 18 décembre 1962, concernant un certain nombre de comptes recevables.

O Est-ce qu'à votre connaissance, copie de cette

lettre aurait été envoyée à la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central ou à la Société United Montreal Pilots?

R Oui, je l'ai envoyée moi-même.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Après que vous ayiez fait parvenir cette lettre que vous aviez reçue de monsieur Druce, voulez-vous nous dire si la Corporation des Pilotes vous a fait quelque commentaire que ce soit sur ces comptes?

R Pas que je me rappelle, non.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:

Q Monsieur Paré, je remarque dans le contenu de la pièce 566 le nom d'un navire, le Matton Tug?

R Oui.

Q Voulez-vous dire à la Commission s'il s'agit d'un navire canadien?

R Je ne sais pas.

Q Est-ce que les propriétaires sont canadiens, d'après vos renseignements?

R Je ne sais pas non plus.

Q Votre Seigneurie, dans ce cas, le propriétaire du Matton Tug, qui était également propriétaire du Nagusena, était une compagnie canadienne, il était propriétaire de compagnies canadiennes, il a fait faillite et ces navires ont été vendus, et apparemment, la Corporation

des pilotages n'était pas légalement protégée.

LE PRESIDENT:

Sur ce point, on pourrait peut-être savoir -
Je ne sais pas si c'est le témoin qui peut
nous dire ça - s'il a reçu l'avis de
faillite.

Me LEOPOLD LANGLOIS,
pour Merchant Service Guild:

Q Est-ce que vous avez reçu l'avis de faillite de Iron Shipping?

R C'était avant mon temps, ça.

Q C'était avant votre temps?

R Oui.

Q Maintenant, je ne veux pas laisser l'impression que ce client de l'autorité de pilotage est un mauvais débiteur, mais je remarque que le nom de Ministère des Transports est dans la liste. Ca indique cependant que même les navires du ministère des Transports prennent des pilotes à votre station?

R Oui.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que vous n'avez pas eu des comptes en souffrance, durant plus de 90 jours, de la part de la Marine Royale Canadienne?

E Je ne crois pas, non.

O Vous ne croyez pas?

R .....

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Féd. des Armateurs du Canada:

La Commission me permettrait de faire une déclaration à l'effet qu'aucun des navires en regard desquels les comptes sont en souffrance, sont des navires dont les agents ou les propriétaires sont membres de la Fédération des Armateurs du Canada, et, j'ai compté à l'oeil, à l'égard des comptes en souffrance, il y en a, je crois, douze qui ont trait à des navires affrétés par une compagnie qui s'appelait: Lake Shipping Limited, qui aurait affreté ses navires, et qui a fait faillite en 1959.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

J'ai instructions d'appuyer la déclaration de mon confrère quant aux membres de la Shipping Federation, à l'égard du paiement des droits de pilotage.

LE PRESIDENT:

Il y aura probablement lieu - évidemment,

le montant en jeu est minime dans l'ensemble, je crois, mais par ailleurs, il y aura peut-être lieu de savoir qui s'occupe, et de quelle façon on s'occupe de la perception de comptes qui sont en retard, ou lorsqu'il y a des faillites ou autrement, s'il y a un système quelconque pour voir à ce que légalement, ces comptes-là soient protégés.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Oui Votre Seigneurie, le surveillant de district monsieur Melançon, va témoigner à ce sujet.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le douzième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

JACQUES MELANCON - INTERROGATOIRE EN CHEF CONTINUE.

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Voulez-vous répéter vos nom et prénom et votre titre, s'il vous plaît, pour les fins du dossier?

R Jacques Melançon, surveillant de district de Montréal, du port de Montréal et de Cornwall.

Q Je crois qu'hier, nous en étions rendus à l'examen de la règle numéro 5 des règlements pour l'administration du tour de rôle des pilotes de la circonscription de Montréal, les pilotes du fleuve, et non pas les pilotes du port. Cette règle 5 se lit comme suit:

"Les pilotes devront envoyer leur ETA deux

heures d'avance même s'ils crient en passant la station des signaux. Ils doivent mentionner la destination des navires soit Europe, Port Alfred et le tonnage, ou s'ils vont à l'ancrage; dans ce dernier cas ils doivent mentionner s'ils veulent avoir la chaloupe."

Voulez-vous faire un historique de cet article, et aussi nous en donner les raisons?

R Voici: Un pilote qui monte ou descend un navire, en passant à la station des signaux, soit Batiscan en montant ou Sorel en descendant...

Q La station de signaux, c'est: Batiscan en montant?

R En montant.

Q Et Sorel en descendant?

R Sorel en descendant, c'est ça.

Ils donnent leur ETA, ce qui donne à peu près deux heures avant l'arrivée à la station de Trois-Rivières, pour être relevé.

Q Et deux heures avant d'arriver à Montréal, en montant, à Batiscan?

R Batiscan, c'est pour Trois-Rivières.

Q Pour Trois-Rivières, excusez-moi.

R En descendant, à Sorel, encore pour Trois-Rivières.

Q Mais ils crient en passant, qu'est-ce que c'est ça?

R C'est pour attirer l'attention du commis des signaux en passant, au cas où la transmission du message ETA a été retardée pour quelque raison.

Q Ce cri, c'est quelque chose avec la sirène du navire?

R C'est ça.

Q Est-ce qu'il y a un signal particulier?

R Oui, mais là il faudrait mon code de signaux..... je ne me souviens pas.

Q Et le ETA dont il est question dans cet article-là est envoyé à qui et comment?

R En passant à Sorel, d'abord, en criant en passant à Sorel, le commis de Sorel le met sur le télé-scripteur à Trois-Rivières.

Q Mais le pilote qui passe dans le fleuve, comment fait-il connaître son ETA?

R En envoyant un message pour la station de radio de Trois-Rivières.

Q C'est un message radiophonique?

R Un message radiophonique.

Q Ou radio-téléphone?

R Et la station de radio-téléphonie le transmet ensuite au bureau de pilotage à Trois-Rivières.

Q Et pourquoi mentionner la destination, soit Europe, Port Alfred, et le tonnage?

R C'est toujours très utile d'avoir la destination

Quand Trois-Rivières reçoit la destination du navire avec le ETA, il le met sur le téléscripteur à destination de Québec pour savoir si le navire va au Saguenay ou à Sept-Iles, c'est entré au bureau de Québec en même temps, et ensuite le long de la rivière, en donnant la destination.

Q Mais pourquoi avoir choisi Port Alfred?

R C'est pour le Saguenay, ça.

Q Pour le Saguenay?

R Pour le Saguenay.

Q C'est pour indiquer au bureau de Québec...

R Au bureau de Québec si le bateau - si le navire va au Saguenay.

Q Ou s'il se rend aux Escoumains?

R S'il se rend directement aux Escoumains, en destination d'Europe ou de Terreneuve, enfin, qu'il sort du St-Laurent complètement.

Q Maintenant, la règle 6 se lit comme suit:

"Aucun pilote ne devra laisser la station sans avoir au préalable obtenu la permission du surveillant ou de son délégué en autorité. Les pilotes en tour devront se tenir constamment à la disposition du bureau."

R Oui.

Q Cet article, de même que le premier article, laisse sous-entendre que le pilote qui attend son tour est à la station?

R Oui, ça peut..... laisser entendre qu'il est à la station, mais comme je vous l'ai dit hier, avec les facilités de transport aujourd'hui, les pilotes attendent plutôt soit à l'hôtel ou à la maison.

O A l'hôtel ou à la maison?

R Oui, parce qu'on a difficilement aujourd'hui les accommodations au bureau pour qu'un pilote puisse attendre à l'aise.

O Est-ce que ça vous a causé des inconvénients?

R Non, pas que je sache, non.

O L'article 7:

"Tout pilote qui laisse son tour à Montréal, Trois-Rivières ou Québec, devra prendre son tour là où il l'a laissé et le transfert de station ne se fera que si l'autorité le juge nécessaire sous les instructions de celle-ci."

Voulez-vous nous expliquer cette règle-là s'il vous plaît?

R Voici: Lorsqu'un pilote est en tour, soit à Montréal, à Trois-Rivières ou à Québec, il peut demander la permission de se rendre chez-lui. Ca peut être à Trois-Rivières, que ce soit un pilote qui demeure à Montréal.

Comme il est loin sur la liste, plutôt que d'attendre à Trois-Rivières, il demande la permission de venir chez lui, et son tour est gardé à Trois-Rivières, la

même chose, comme s'il était à Trois-Rivières, et ça relève du bureau de Trois-Rivières de le faire revenir en temps pour son départ.

A moins qu'une fois rendu à Montréal que nos expéditions ont été plus nombreuses qu'on ne l'attendait, et comme le pilote est déjà rendu à Montréal, plutôt que d'en faire venir un autre, on le garde ici; ça évite des fois un transfert de pilote.

Q Mais ça veut dire que si le pilote qui laisse Montréal, Trois-Rivières ou Québec pour sa propre convenance, pour aller chez lui, il doit en revenir?

R Normalement, il doit revenir à la station qu'il a laissée, la station de son départ.

Q Est-ce que c'est fréquent?

R Ca arrive assez souvent, oui.

Q Est-ce que c'est fréquent, par exemple, qu'un pilote qui demeure à Montréal, étant en tour à Trois-Rivières, vient à Montréal, et à cause du volume de circulation que vous avez, prenne son tour à Montréal?

R Bien, c'est assez difficile de donner une fréquence à cet incident, mais la chose se pourrait.

Q La chose se pourrait?

R Oui, la chose se fait; tout dépend du commerce qu'on a.

Q Maintenant, l'article 8:

"Un pilote en tour à une station qui laisse

le tour sans autorisation, sera rapporté au surveillant et remis en tour par celui-ci ou son délégué à la station où il a laissé le tour."

R Oui, bien, un pilote - quand un pilote arrive à une station, il est nécessairement mis en tour à la station même.

Q Est-ce que ça arrive qu'un pilote laisse son tour sans autorisation?

R Pas souvent.

Q Pas souvent?

R C'est très très rare, parce qu'ils savent d'abord qu'en laissant le tour sans autorisation, si on vient à avoir besoin d'eux et qu'ils ne sont pas sur la station, automatiquement, leur nom est enlevé de la liste, et le cas m'est rapporté, et nécessairement, il ne sera remis en tour que le lendemain, ou peut-être le surlendemain.

Il se trouve à perdre un jour ou deux; alors, ce n'est pas payant pour lui. Ils le savent. c'est très rare que ça se fait.

Q Vous dites que ce n'est pas payant pour lui?

R Bien, ce n'est pas payant pour lui, c'est que de mon côté, je le fais venir, il risque d'être mis à l'amende, et en plus de ça, il est rapporté à l'Association qui eux ont un système, je crois que pour

une journée d'absence ils retiennent tant - c'est tant par jour. Il se trouve à être puni par le fait même.

Q L'article 9:

"Le pilote devra être informé qu'il est premier en tour entre 08:00 et 21:00."

R Ca, c'est - tous les pilotes qui sont en tour dans les trois districts, dès qu'ils arrivent en tête de la liste, après que nous avons commandé un pilote et que le deuxième devient premier, alors, celui qui devient premier entre 8:00 heures du matin et 9:00 heures du soir, on l'avertira qu'il est premier en tour après neuf heures du soir, jusqu'à huit heures du matin.

Les pilotes nous ont demandé, parce que normalement ils étaient à la maison, et probablement couchés, ils ne voulaient pas être dérangés pour se faire dire qu'ils étaient premiers en tour; ils étaient à la maison et ils attendaient.

Q Alors, c'est pour la convenance du pilote, pour ne pas se faire déranger constamment?

R Pour la convenance du pilote, pour ne pas se faire déranger, surtout s'ils ont quelques heures à peine pour se reposer, s'il faut le réveiller pour lui dire qu'il est premier en tour, avant de se rendormir, il y en a qui ont le sommeil assez difficile, ça arrive.

Q Article 10:

"Lorsqu'un navire arrête à Québec pour la quarantaine, un pilote ne sera ordonné que lorsque le capitaine demandera son pilote. Ce navire sera considéré comme un navire dans le port."

R Tous les navires...

Q Un instant. Expliquez-moi comment il se fait que vous ayez des règlements qui s'appliquent au port de Québec dans les règlements pour la circonscription de Montréal?

R Bien, ça, d'abord, je suis surveillant du district pour tous les pilotes de Québec à Montréal.

Q De Québec à Montréal?

R De Québec à Montréal, oui, et de toute façon, je crois que la Commission doit siéger à Québec; vous pourrez probablement avoir là-bas plus d'explication sur le sujet.

Q Mais comment se fait-il que des règles qui soient faites pour la circonscription de Montréal aient une application quelconque dans le port de Québec? Est-ce que le port de Québec, c'est aussi dans la circonscription de Montréal?

R Certainement.

Q Alors, maintenant, voulez-vous nous expliquer le contenu de cette règle?

R Voici: Tout navire étranger qui entre le St-Laurent, venant d'un port étranger, est soumis à ce qu'on

appelle la pratique du bureau de la quarantaine avant de pouvoir continuer.

La façon de procéder de la quarantaine, ça se fait quelquefois par radio - tout dépend de quel pays vient le navire.Et si le médecin de la quarantaine a raison de croire qu'il faut qu'il soit présent à bord pour faire l'examen, le navire doit arrêter à Québec et la pratique doit se faire à Québec, et aucun navire ne peut passer Québec en montant avant qu'il ait le permis de la quarantaine, quand ces navires-là viennent des pays étrangers.

Q Ceci veut dire que lorsque le navire étranger qui arrive à Québec, et qui normalement prendrait à Québec un pilote pour la section de Québec - Trois-Rivières, s'il est retenu en quarantaine, le pilote n'ira pas à bord tant que le capitaine ne le demandera pas?

R Tant que le capitaine ne demandera pas un pilote.

Q Mais pourquoi attendre?

R Le temps que le médecin - d'abord, il faut que le navire arrive à Québec pour que le médecin puisse aller à bord; ensuite, le temps de l'examen; combien de temps? Personne ne le sait; chaque cas est différent.

Q Et que signifie la dernière phrase de cet article "ce navire sera considéré comme un navire dans le port"?

R C'est que si vous prenez le cas d'un navire montant et d'un navire qui est à quai à Québec, et que les deux nevires demandent un pilote en même temps, je crois que vous allez voir un peu plus loin, ça c'est pour le navire montant, il y en a un qui a "précédence" sur l'autre, en tout cas, il y en a un qui a "précédence" sur l'autre, dans ce cas-là il doit être considéré comme un navire dans le port.

Q Si c'est le montant qui a "précédence", ça veut dire que le navire qui est en quarantaine devra attendre avant que son pilote vienne à bord?

R Il devra attendre; c'est pour que le bureau puisse envoyer le pilote au premier navire qui a "précédence", et ensuite, le deuxième pilote au deuxième navire; les pilotes peuvent arriver en même temps. A qui attribuer le premier navire?

Q Le premier pilote?

R Le premier pilote.

Q Article 11:

"Quand un pilote est ordonné pour un bateau, il devra aller rencontrer le capitaine et discuter des conditions avec lui. Sur l'avis de ce pilote, si le navire est retardé, pour cause de sécurité, le pilote doit rester assigné à ce navire et aviser les intéressés du temps qu'il doit partir."

Je reprends la première phrase: "Quand un

pilote est ordonné sur un bateau, il devra aller rencontrer le capitaine et discuter des conditions avec lui." De quelle sorte de conditions s'agit-il?

R Conditions de sécurité, conditions de température, conditions de tirant d'eau, suivant l'heure du départ, enfin, il y a un tas de choses qui entrent en ligne de compte.

Q Et pour continuer l'article: "Si le navire est retardé, pour cause de sécurité, le pilote doit rester assigné à ce navire." Qu'est-ce que ça veut dire, ça"assigné à ce navire"?

R Que le navire qui lui a été attribué, le pilote doit le garder, après avoir consulté le capitaine et avoir pris des arrangements avec lui, si au lieu de partir à neuf heures le soir, le pilote s'est rendu à bord, et après consultation avec le capitaine, à cause du tirant d'eau, de la mauvaise température, ils consentent à remettre le départ à six heures le lendemanin matin, le pilote, c'est son navire, il le garde pour partir avec le lendemain.

Q Article 12:

"Lorsqu'un pilote sera appelé pour sa période de repos, il devra être enlevé du tour à 06:00, le matin de la journée cédulée pour cette période de repos." Voulez-vous nous expliquer ça?

R Voici, après consultation entre la Corporation des Pilotes, nous avons consenti à des périodes de repos pour

le pilote.

Ca veut dire que pour une couple de jours, deux ou trois jours, à chacun leur tour, les pilotes peuvent se retirer, rester chez-eux, ils ne seront pas appelés.

LE PRESIDENT:

Q Deux ou trois jours par mois?

R Ca dépend; c'est sur une période plus longue que ça, parce que deux ou trois jours, ils sont 69; je crois que c'est un petit peu plus qu'un mois, mais à chacun leur tour, ils ont leur trois jours, et un peu plus tard dans l'été, ils ont une période de cinq jours, je crois.

Q C'est ce que l'autre témoin a applé "vacances", hier?

R Oui, vacances.

Q Il s'agit de la même période?

R C'est ça, la même chose, oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que ces règles sur le calcul du nombre de jours sont écrites quelque part?

R Oui, c'est fait avec le nom de chaque pilote, pour chaque pilote, avec les dates que chaque pilote doit prendre.

Q C'est préparé quand?

R Un peu avant l'ouverture de la saison de navigation.

Q Est-ce que vous en avez de cette année?

R Oui, j'en ai au bureau.

Q Est-ce que vous pourriez...

R Certainement, avec plaisir.

Q ... nous en apporter une copie?

R Oui.

Q La copie pour l'année courante?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Q Vous allez apporter ça cet après-midi, n'est-ce pas?

R Je peux aller au bureau les chercher, oui. Je pense que monsieur Lalonde en a, ici.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Ca ici?

R C'est bien ça, oui.

Q Je voudrais produire ce document comme pièce 569, et il est intitulé "liste finale des périodes de repos pour la saison de navigation 1963, section Québec - Trois-Rivières." Est-ce que vous auriez aussi la section...

R Je crois qu'elle est ici.

O ... Trois-Rivières - Montréal?

R Ah oui, je l'ai au bureau, certain.

Q Nous l'aurons cet après-midi, VotreSeigneurie, et nous l'annexerons à la présente pièce.

LE PRESIDENT:
En liasse, alors.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
En liasse, Votre Seigneurie.

Ce document, la première page est divisé en divers espaces qui contiennent chacun plusieurs dates et plusieurs noms. Voulez-vous nous expliquer le premier de ces espaces-là?

R Après l'ouverture de la navigation, tous les pilotes sont en devoir, ici, à compter de..... pour les quatre, cinq et six mai, ces trois pilotes-là sont en congé.

Q Alors, le premier bloc, le premier espace comporte la date du congé?

R Du congé de trois jours.

O Des pilotes dont les noms apparaissent dans cet espace?

R C'est ça, pour se continuer ...

LE PRESIDENT:
Voulez-vous vous interrompre ici pour nous montrer la formule?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Oui Votre Seigneurie.

Q Et ce document 569 pour la section Québec - Trois-Rivières, est-ce que ça couvre toute la saison de navigation?

R Celui-là pour la section de Québec - Trois-Rivières couvre toute la saison.

Q Toute la saison de navigation?

R C'est bien ça.

Q Je crois que la règle 13 ne nécessite aucune explication; c'est comment on calcule une journée de repos, de dix heures du matin à dix heures le lendemain.

LE PRESIDENT:

Pourriez-vous la lire?

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Oui Votre Seigneurie:

"La période de repos commencera à dix heures (10:00) le matin de la date cédulée, pour se terminer à dix heures, le matin du jour du retour en service."

Q Et, nous référant à la pièce 569, dans le premier espace, monsieur Claude Naud prendra sa période de respos les 4, 5 et 6 mai?

R Oui.

Q Ca, je crois qu'en lisant la règle 13, sa

période de repos commençera à dix heures le matin du quatre?

R Le matin du quatre.

Q Et se terminera quand?

R Elle se terminera à dix heures le matin du jour du retour en service; il revient le sept en service, alors, à dix heures le sept au matin, il sera là.

Alors, ça lui fera ses trois jours complets, de dix heures du matin le quatre, à dix heures du matin le sept.

Maintenant, il arrive - si je peux donner un peu plus d'explication - il arrive un pilote, à l'article précédent: "Il devra être enlevé du tour à six heures du matin." Ceci est pour éviter qu'un pilote ne soit pas là pour sa période de repos qui commence à dix heures.

Mais par contre, s'il est ordonné à deux ou trois heures dans la nuit, à deux ou trois heures, il est obligé de faire son voyage, et même il arrive très souvent qu'un pilote, au lieu de commençer sa période de repos à dix heures le matin, il la commence plus tard dans la journée.

Q Il doit compléter les voyages qu'il a commencés avant évidemment de prendre sa période de repos?

R C'est pour ça qu'on a mis: Six heures du matin pour le jour suivant pour commençer sa période de repos à dix heures.

Q Et vous ne l'envoyez plus en voyage passé six heures le matin?

R Passé six heures le matin. Mais par contre, si c'est avant six heures le matin, il prend son voyage, il peut finir son voyage après dix heures du matin et commençer sa période de repos beaucoup plus tard dans la journée.

Q Plus tard dans la journée?

R D'ailleurs, c'est lui qui en profite, parce qu'à la date voulue, après les trois jours, il est là à dix heures comme les autres.

Q Il reprend son tour?

R Il reprend son tour normalement.

Q Et lorsqu'il reprend son tour, à dix heures du matin le premier jour ouvrable quant à lui, quelle place prend-t-il sur le tour?

R A dix heures, son nom est mis sur la liste, au bout de la liste. On lui alloue un certain nombre - c'est trois voyages qu'on lui alloue, je pense, qu'il a été mention de ça hier, on lui alloue le nombre de tours règlementaires, et il est égalisé à dix heures.

Q A dix heures?

R Oui.

Q Maintenant, article 14:

"Tout pilote qui aura à ancrer à Longue Pointe pour un court laps de temps, devra donner les signaux appropriés

au Cap St-Michel pour donner le temps d'envoyer un pilote du port."

Voulez-vous l'expliquer?

R Voici: Un navire qui remonte le St-Laurent obtient de ses agents des instructions pour son accostage, et il arrive parfois qu'au dernier moment, l'agent pour des raisons quelconque, probablement en communiquant avec le maître du port, on lui donne plutôt un ancrage à la Longue Pointe avant de prendre le quai, parce que probablement qu'il s'attendait que le bateau au quai, où celui-là doit aller, est encore occupé, ou est occupé plus longtemps.

Alors, le maître du port lui assigne un ancrage à la Longue Pointe.

Alors, pour ces changements d'ordre au dernier moment, comme actuellement on ne peut pas communiquer avec le bureau, il y a une entente conclue entre le Cap St-Michel et les pilotes et nous qu'en passant au Cap St-Michel, le pilote doit donner les signaux appropriés, en face de Cap St-Michel, pour que le Cap St-Michel nous transmette ses signaux, ce qui veut dire que le navire va à l'ancre à la Longue Pointe.

Q Alors, Cap St-Michel - le service des signaux de Cap St-Michel...

R Le service des signaux de Cap St-Michel ...

Q ... vous communique cette information-là?

R C'est ça, immédiatement.

Q Immédiatement. Il vous dit: Tel navire a donné un signal qui indique...

R Qu'il va à l'ancrage.

Q ... qu'il va à l'ancrage, au mouillage à Longue Pointe?

R C'est ça.

Q Et qu'il a besoin d'un pilote du port?

R C'est bien ça.

Et même que c'est pour un court laps de temps, que ce serait juste pour le temps d'une demi-heure, on envoie le pilote pour l'arrivée du navire, et le pilote du port s'en va à bord, le pilote de rivière débarque, et quand le navire est prêt à monter, le pilote du port est là pour le monter.

Q Maintenant, si le navire doit mouiller à Longue Pointe pour une période de temps assez longue, qu'est-ce qui se produit?

R Là, le pilote de la rivière débarque, et l'agent nous communique une autre commande après, pour le temps qu'il veut avoir son pilote à bord.

Q Maintenant, dans ces cas-là, lorsqu'un navire remonte le fleuve et mouille à Longue Pointe, qui est-ce qui demande au bateau d'aller chercher le pilote?

R .....

Q Le pilote doit débarquer du bateau?

R Rendu au mouillage de Longue Pointe, il y a un systême de cris établi entre navire et chaloupier, et ils donnent les signaux pour demander la chaloupe, la chaloupe se rend du long du navire, et le pilote débarque.

Q Maintenant, l'article 15 qui commence un nouveau titre, soit: "Refonte de la liste," article 15, je cite:

"La liste des tours devra être faite sans considération de classe, suivant l'heure d'arrivée et le nombre de tours."

Maintenant, Votre Seigneurie, vu que la confection de la liste du tour de rôle a été expliquée avec nombre de détails par une personne, je proposerais de lire ces articles, et si parfois on n'était pas satisfait des explications antérieures, on pourrait en demander à monsieur Melançon.

Article 16: "Tout pilote de la section Trois-Rivières - Québec et Trois-Rivières - Montréal, arrivé à l'un des bureaux avant 24:00, verra son tour égalisé le lendemain à 10:00. Si le pilote arrive après 24:00, son nom sera inscrit sur la liste pour n'être égalisé que le lendemain. Tout pilote ne peut refuser de partir après 10:00 heures de son arrivée."

Si je comprend bien cette règle, c'est que dans l'égalisation des tours qui est faite chaque matin à

dix heures, si le pilote est arrivé après minuit, on laisse son nom au bas de la liste?

R C'est ça.

Q S'il est arrivé, cependant, avant minuit, on l'égalise?

R C'est bien ça.

Q Maintenant, s'il y a eu plusieurs pilotes qui sont arrivés après minuit, est-ce qu'on laisse les noms au bas de la liste dans le même ordre qu'ils avaient, l'ordre d'arrivée?

R Par l'ordre d'arrivée, oui.

Q Article 17:

"Lorsqu'un pilote est ordonné à l'heure de la refonte de la liste, ce dit pilote sera ordonné d'après la vieille liste et le deuxième de cette vieille liste devient premier en tour."

Article 18:

"Lors de son débarquement, le pilote doit se rapporter en donnant son heure d'arrivée et en montionnant aussi son nombre de tours en arrière de la carte sur la partie détachable. (débarquement veut dire la fin du travail.)

Je vous montre cette carte. Est-ce que c'est la carte dont il s'agit à l'article...

R 18.

Q ... 18?

R Voici, la partie détachable est ici.

Q Cette carte produite sous la cote 556?

R Voici, la partie détachable est ça, parce que cette partie-ci tient les "carbons". En enlevant les "carbons", on enlève la première carte ici, et ceci est la partie détachable.

Q Je voudrais annexer à l'exhibit 556 un exemplaire de la carte, parce que l'exhibit 556 comporte non pas toutes les copies qui sont attachées à la carte, mais uniquement la dernière copie qui est la carte elle-même.

Et voulez-vous inscire "partie détachable" sur la partie détachable, s'il vous plaît?

R .....

Q Inscrire "partie détachable", sur ce que vous avez indiqué comme étant la partie détachable?

R .....

Q Alors, où vous avez inscrit les mots "partie détachable", c'est l'endroit où le pilote inscrit le nombre de tours?

R C'est bien ça.

Q Je voudrais annexer ce document à l'exhibit 556.

R .....

Q Article 19:

"Lorsque plusieurs pilotes arrivent à la même

heure, ils seront mis en tour suivant l'heure qu'ils se rapportent".

Article 20: "Quand un pilote est transféré de station, il n'égalisera pas à la refonte du tour. Lorsqu'un pilote est transféré de station, il sera placé à la suite des pilotes égalisés. S'il n'y a pas de pilote qui égalise, il sera placé deuxième en tour."

Je crois que ceci mérite quelques explications:

"Quand un pilote est transféré de station, il n'égalisera pas à la refont du tour."

R Voici: Si un bureau demande un transfert de pilote, disons qu'il y a cinq pilotes de reposés...

Q Cinq pilotes...

R ... qui sont reposés, il y a une indication sur la liste qui indique la fin des pilotes reposés; on peut en avoir dix qui suivent, et qui sont arrivés après l'égalisation de la liste; et comme les pilotes reposés ne sont que cinq en nombre, vu qu'on en a besoin de dix, le bureau demande le transfert de cinq pilotes. Alors, ces cinq pilotes transférés viennent avec les cinq pilotes reposés en avant de tous ceux qui n'ont pas leur repos.

Q Et dans quel ordre ces cinq viennent-ils?

R Suivant l'ordre de la liste du bureau d'où ils viennent.

Q Alors, ces cinq là sont pour ainsi dire inter-

calés dans la liste de la station à laquelle il se rapporte?

R C'est bien ça.

Q "Lorsqu'un pilote est transféré de station, il sera placé à la suite des pilotes égalisés." Maintenant, je reviens à la première phrase de cet article, et je cite: "Il n'égalisera pas à la refonte du tour."

R Si le transfert a lieu, disons, le matin à bonne heure, et que la refonte du tour se fait à dix heures, si les pilotes sont à Trois-Rivières, ils ont été demandés de Montréal à Trois-Rivières, et qu'ils se rendent à Trois-Rivières, à la refonte du tour, ceux-là restent en tête, on y touche pas parce qu'ils ont été transférés; ils n'égalisent pas.

Q Excusez-moi. Reprenons votre exemple: Vous avez cinq pilotes qui ont eu leur dix heures de repos. Ils égalisent. Et vous en avez d'autres qui ne l'ont pas encore eu, vous avez besoin de dix pilotes.

Vous faites venir cinq pilotes de Trois-Rivières. Si ces cinq pilotes arrivent avant dix heures le matin, ils ne sont pas égalisés?

R Ils sont placés à la suite des cinq, ils sont égalisés.

Q Ils sont égalisés à la suite des cinq?

R Oui.

Q Mais à dix heures, vous égalisez votre tour?

R Oui, mais celui-là n'égalisera pas à la

refonte du tour. S'il y avait nécessité de transfert, ils gardent leur tour, c'est parce qu'on en avait besoin, et ils restent sur la liste, et on égalise ceux qui suivent.

Q Et ceux qui précèdent, est-ce que vous les égalisez?

R Voici: Ceux qui précèdent, probablement qu'ils ont moins de tours que les autres; c'est pour ça qu'ils sont en tête, alors, comme ils étaient là, ils ont leur tour, les cinq premiers ont leur tour; les cinq qui arrivent par le train ou l'autobus sont placés suivants, et la refonte se fait ensuite, mais les cinq qui ont transféré de station, eux restent à leur tour.

Q Au rang qu'ils avaient lorsqu'ils se sont rapportés à la station?

R C'est ça.

Q Et vous égalisez ceux qui suivent?

R Oui.

Q Ceux qui suivent, soit ceux qui étaient déjà en tour?

R Ceux qui étaient déjà en tour, ou qui sont arrivés après l'heure.

Q Qui sont transférés?

R Transférés.

Q Maintenant, la dernière phrase de cet article: "S'il n'y a pas de pilote qui égalise, il sera placé deuxième en tour."

R Il arrive souvent que tous nos pilotes reposés

sont partis, et nécessairement, comme il faut toujours un pilote en tour la station, on en avertit un qui a peut-être seulement un cinq ou six heures de repos, et là, on demande un transfert de pilote; dans certains cas, on peut en demander jusqu'à dix - j'ai même vu plus que ça.

Là, il ne sera pas question qu'il y ait de pilote qui égalise, parce que tous ceux qui étaient avant sur la liste, qui étaient reposés sont partis.

Alors, dans la réfection de la liste, si tous les pilotes sont sur la liste à leur départ, donc ce qui ne demande pas l'égalisation parmi les pilotes du tour, son nom devient deuxième en tour.

Q Pourquoi devient-il deuxième en tour?

R Parce qu'il n'y a pas de pilote qui égalise.

Q Il n'y a pas de pilote qui égalise?

R Oui.

Q Mais je ne comprends pas pourquoi le plaçer deuxième en tour. Est-ce que c'est parce que les autres pilotes ne sont pas reposés?

R C'est justement, c'est pourquoi ceux qui n'égalisent pas, parce qu'ils sont arrivés après minuit, ils n'égalisent pas à la liste de dix heures du matin; donc, lui passe en avant par le fait même.

Q Alors, ce n'est pas parce qu'on n'a pas besoin d'égaliser, parce que tous les pilotes sont à leur tour, mais c'est parce qu'il ne peut pas se faire d'égalisation

de tour ce matin-là?

R C'est ça, parce que tous ceux sur la liste sont arrivés après minuit.

Q Et on n'égalise pas?

R On n'égalise pas par le fait même; il faut qu'ils attendent au lendemain.

Q Article 21:

"Lorsqu'un pilote revient sur la liste du tour après s'être absenté pour quelque raison que ce soit, il sera placé au bas de la liste et égalisera suivant les règlements".

Article 22:

"A partir du premier (1er) décembre au huit (8) avril inclusivement, les quatre premiers en tour sur la liste ne seront pas dérangés. Tous les pilotes qui seront transférés par char, s'égaliseront."

Maintenant, ceci m'amène à vous poser des questions sur le choix de deux pilotes, je crois, à compter du premier (1er) décembre?

R Oui.

Q Entre le premier (1er) décembre et le huit (8) avril de l'année suivante. Est-ce que c'est exact?

R C'est exact, c'est dans le By-Law.

LE PRESIDENT:

Q Maintenant, quand vous parlez de deux pilotes durant cette période-là, de quel genre de pilote parlez-vous?

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Toujours des pilotes du fleuve.

LE PRESIDENT:

Ce n'est pas les pilotes du port ou de la voie maritime qui est fermée dans ce temps-là.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Non Votre Seigneurie; ces règlements-ci, 565, ne s'appliquent qu'aux pilotes du fleuve.

Q Alors, à partir du premier (1er) décembre jusqu'au huit (8) avril, deux pilotes sont envoyés à bord de chacun des navires qui voyagent sur le fleuve?

R C'est exact.

Q Voulez-vous nous expliquer comment votre tour fonctionne?

R A partir du premier (1er) décembre, comme indique ce règlement, les quatre premiers en tour, donc, par le fait même, un groupe de deux bateaux, parce qu'on envoie deux pilotes par bateau, alors, comme évidemment il y a moins de descendant - il a moins de montant et plus de descendant, alors, de notre côté, le plus grand nombre des pilotes à Montréal, ils descendent à Trois-Rivières, pour les quelques montants qu'il peut y avoir après cette date.

Et, les quatre premiers en tour ne sont pas dérangés, ça veut dire qu'on garde toujours une réserve pour deux navires.

Ca peut arriver même que parfois qu'on ait demandé des pilotes de Trois-Rivières, et que tout à coup il arrive plus de montant qu'on s'attendait, on est obligé de faire le transfert de pilote.

Donc, les quatre premiers ne sont pas dérangés, on envoie le cinquième et le sixième, et le septième et le huitième.

Q De Trois-Rivières à Montréal?

R De Trois-Rivières à Montréal, et dans le cas de Trois-Rivières, Trois-Rivières garde pour ce qu'il y a de montant, il nous envoie la différence.

Q Et ces quatre pilotes en tour n'égalisent pas, suivant votre article?

R Oui, on égalise le lendemain, en autant - tout ce qui importe, c'est de garder quatre pilotes.

Q A Trois-Rivières ou à Montréal?

R A Trois-Rivières et à Montréal aussi.

Q A Trois-Rivières et à Montréal?

R Oui, à moins d'un cas extrême, qu'on dise à Trois-Rivières: Vous n'avez plus de montant, envoyez-moi vos pilotes, vous avez des descendants, vous les remplacerez par des descendants si ça presse tant.

Q Est-ce que vous faites des refontes de listes tard, ou est-ce que vous faites de l'égalisation?

R La même chose, oui.

Q La même chose que durant l'été?

R La même chose, seulement, au lieu de garder un pilote en tour seulement, nous en gardons quatre.

Q Qu'est-ce que ça signifie, la phrase suivante: "Tous les pilotes qui seront transférés par char, s'égaliseront.

R C'est que tous les pilotes transférés de station, surtout à compter du premier (1er) décembre, à la fin de la saison, où il y a beaucoup plus de descendants, tous les pilotes reviennent de Trois-Rivières pour venir chercher d'autres descendants, parce qu'il n'y a pratiquement plus de montants, ou quelques uns seulement.

Alors, tous les pilotes qui sont transférés par char s'égaliseront, ça veut dire qu'en arrivant au temps voulu, tous les pilotes vont s'égaliser.

Q Je ne comprends pas. Au moyen d'un exemple, expliquez-moi ça, s'il vous plaît?

R ..... on est des pilotes classe A, B, C à Trois-Rivières. Disons qu'une journée, la température était assez belle, il arrive qu'ils sont 35 pilotes à Trois-Rivières, il en remonte trente à Montréal.

Alors, les pilotes transférés par char égaliseront, c'est-à-dire que tout de suite, on les remet, mais le tour suivant, le nom est entré, parce que les départs ont eu

lieu le matin, on est pas mal certain d'avoir toute la nuit pour qu'ils se reposent, alors, on fait l'égalisation.

Q Vous égalisez au fur et à mesure qu'ils arrivent et non plus le matin à dix heures?

R Non, on les met sur la liste - d'abord, suivant l'heure d'arrivée à Trois-Rivières, ils transfèrent, ils sont mis à Montréal suivant leur heure d'arrivée à Trois-Rivières, et le lendemain, nous égalisons encore.

Ca, c'est probablement - c'est la distinction des pilotes transférés par char, parce qu'il y en a qui arrivent par bateau, la même chose.

Q Qu'est-ce qui arrive à ceux qui arrivent par bateau?

R Ils prennent leurs noms sur la liste, seulement, et l'heure, le lendemain, à dix heures, avec l'égalisation générale.

Q Le titre suivant "cancellation", article 23:

"Lorsque plusieurs pilotes sont ordonnés et qu'un navire en mouvement change ses ordres et ne requière plus de pilote, le dernier pilote ordonné redeviendra deuxième en tour."

Alors, qu'est-ce qui arrive au premier pilote?

R Il garde son tour.

Q Il demeure premier en tour?

R Il demeure premier en tour, et celui qui est all

à bord d'un navire où ce service a été cancellé, en revenant sur la liste, il est mis deuxième en tour.

Q Article 24:

"Dans le cas d'une cancellation de départ, à son retour chez-lui ou au bureau, le pilote sera placé deuxième en tour, et restera à ce rang sans égard à l'égalisation des tours lors de la réfection des listes, et le pilote doit présenter une carte de cancellation."

Voulez-vous nous expliquer ce qu'est une carte de cancellation?

R C'est exactement la même carte que vous aviez en main il y a un instant.

Q Pièce 556.

R C'est la même carte de pilotage, et à l'indication, ici "cancellation," le pilote fait une annotation ici et remplit la carte comme d'habitude, et ceci nous indique que c'est une cancellation.

Q Article 25:

"Dans le cas d'une cancellation de départ dans un port intermédiaire, à son retour chez lui ou au bureau, le pilote sera placé au bas de la liste pour être égalisé le lendemain matin aux heures régulières, suivant le nombre de tours qu'il possède."

Maintenant, une cancellation, est-ce que ça équivaut à un tour? Est-ce que c'est compté comme un tour?

R Non.

Q Ca ne compte pas du tout comme tour?

R Non.

Q Le titre suivant: "Tours alloués," article 26:

"Un pilote à qui des tours sont alloués, soit pour cause de réunion de comité ou pour période de repos allouée à tous les membres conformément aux règlements de la corporation, devra les prendre au fur et à mesure que ces tours seront alloués, pourvu que ce pilote puisse prendre ces tours à la station de son domicile. En outre, après les absences sus-mentionnées, le pilote sera remis en tour à la station de son domicile."

Voulez-vous expliquer ça, s'il vous plaît?

R Voici: Un pilote, pour une absence quelconque, après qu'il en a eu la permission, ou pour le comité, une réunion du comité, des fois qui peuvent siéger pour un ou deux jours, ou pour une période de repos allouée, ou tous les membres qui ont des repos conformément aux règlements de la Corporation, ce pilote-là devra les prendre au fur et à mesure que ces tours sont alloués.

Il ne peut pas les accumuler, et il faut lui donner sa moyenne immédiatement en revenant.

On laisse au pilote le choix de les prendre...

LE PRESIDENT:

Q je comprends que s'il ne les prenait pas tout de suite, ça voudrait dire que son nombre de tours serait inférieur, ça voudrait dire que lorsque vous referiez la liste à plusieurs jours d'intervalle, il serait toujours deuxième en liste, et lorsqu'il prendrait ses crédits la fois suivante, il serait trois ou quatre tours en dessus des autres.

R Oui, ce qui lui causerait un congé additionnel.

Q Il ne serait plus appelé, ou il serait mis au pied de la liste pendant plusieurs jours?

R Pendant plusieurs jours, c'est ce qui lui ferait un autre congé additionnel.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Alors, pourquoi "à la station de son domicile"?

R Bien, c'est parce que s'il y a un avantage que ça lui donne un tour d'avance, ou peut-être deux tours d'avance, au lieu d'attendre en tour chez lui, dans une autre ville, au moins, il va être chez lui pendant ce temps-là, pour attendre de devenir égal avec les autres.

Q Alors, à la station de son domicile...

R C'est où il demeure; s'il demeure près de Trois-Rivières, il peut les prendre à Trois-Rivières; s'il demeure à Montréal, il peut les prendre à Montréal.

Q Est-ce qu'il y a une démarcation entre les domiciles qui se rapportent à Trois-Rivières et les domiciles

qui se rapportent à Montréal et les domiciles qui se rapportent à Québec?

R Voici: Trois-Rivières, il y en a qui demeurent à Champlain, Batiscan, mais dans le cas contraire, je n'en connais pas qui demeurent à Yamachiche, Maskinongé; de même à Sorel. Les autres, c'est: Lavaltrie, Lanoraie, Repentigny.

Q Alors, ils se rapporteraient à Montréal?

R Ils se rapporteraient à Montréal, quoiqu'un pilote peut avoir une maison d'été à Trois-Rivières, et dire: Je vais les prendre à Trois-Rivières, au lieu de Montréal.

Q Vous lui laissez le choix?

R On lui laisse le choix.

Q Est-ce qu'il y a des difficultés qui s'élèvent parfois...

R Du tout, aucune.

Q Article 27:

"Un nombre de deux tours sera alloué au pilote pour la première et la troisième période de repos, trois tours pour la deuxième, et il sera placé au bas de la liste à son retour."

Le titre suivant, "Absences", article 28:

"Tout pilote qui s'absente ne devra pas être mis en tour avant 24 heures à partir du début de son absence et sera considéré comme un pilote arrivant sur un navire."

R Voici: Un pilote qui est en tour, qu'on appelle, il se trouve indisposé, ou s'il a, pour une raison jugé grave, la permission de s'absenter, on lui accorde la permission de s'absenter, avise le bureau d'expédition que le pilote un tel s'absente et là commence son 24 heures.

Il sera considéré - on ne peut pas le remettre en tour de même. Disons qu'un pilote est indisposé, on l'appelle le matin et il dit: Ca n'a pas marché très bien cette nuit, je ne me sens pas disposé à partir, j'ai mal dormi, ça ne va pas.

Disons que c'est à sept heures du matin, et à huit heures ou neuf heures le soir, il dit: J'ai eu l'occasion de me reposer aujourd'hui, je veux partir. - Son 24 heures finit le lendemain à sept heures, et à sept heures son nom est mis au bas de la liste, comme un pilote qui arrive de sur un navire, pour être égalisé ensuite.

Q Il a droit au repos de dix heures si on le considère comme un pilote qui arrive de sur un navire.

R Non. C'est pour le considérer comme un pilote arrivant de sur un navire qu'on dit que quand il se rapporte, qu'il est mis au bas de la liste.

Q Article suivant, 29:

"Tout pilote qui s'absente par maladie, sauf pour les deux premiers 24 heures non consécutifs, doit fournir un certificat médical qui doit être transmis au surveillant."

Voulez-vous nous expliquer ça, s'il vous plaît?

R Quelques uns pourraient peut-être avoir tendance, et de fait, une belle journée comme aujourd'hui, à se déclarer malade.

Alors, nécessairement, ici l'article dit que pour les deux premiers vingt-quatre heures consécutifs...

Q Pardon: non consécutifs.

R Ca veut dire que les deux premiers 24 heures non consécutifs, c'est-à-dire, pour deux jours différents, ceci, c'est surtout pour l'Association, la Corporation.

Q Ca veut dire que les deux premières journées non consécutives de maladie, on ne demande pas de certificat médical?

R Quoique je puis en demander un moi-même; même, je l'ai fait pour un pilote de Cornwall, dernièrement.

Q En vertu de quel article demandez-vous un certificat médical? Pour un pilote de Cornwall, nous devons nous référer aux règlements de Cornwall?

R Je crois même pour un pilote de rivière, aussi.

Q Je vous réfère au règlement général de la circonscription de pilotage de Montréal, à l'article 17, sous-paragraphes 1, 2 et 3, particulièrement les sous-paragraphes 2.

Je vais lire les deux articles, les deus sous-paragraphes, Votre Seigneurie:

"Tout pilote empêché par suite de maladie ou blessures d'exerçer ses fonctions lorsque demande lui en est faite, devra en informer le surveillant, et pourra bénéficier d'un congé de maladie."

17, sous-paragraphe 3: "Tout pilote empêché, par suite de maladie, d'exerçer ses fonctions, lorsque demande lui en est faite, devra en informer le surveillant, et il devra, si le surveillant le juge nécessaire, présenter un certificat médical délivré par son médecin. Le surveillant pourra faire vérifier par un autre médecin les déclarations contenues dans ce certificat."

Q Maintenant, monsieur Melançon, est-ce qu'il vous arrive d'exiger ces certificats médicaux?

R Souvent, oui.

Q Souvent?

R Oui.

Q Est-ce qu'il vous arrive de les faire vérifier par un autre officier médical?

R Non, du moment que je crois que le médecin qui traite un patient, je le prends pour acquit qu'il a certainement eu à traiter ce patient, et ceci peut dériver à la suite d'obersvation sur le nombre d'années, si la même chose arrivait au même pilote trop souvent, et que ce serait une habitude avec lui, de prendre des congés de maladie comme ça, là, j'exigerais certainement qu'il aille au ministère de la Santé.

Q Le titre suivant, "ordre de départ," article 30:

"Un pilote sera ordonné à l'heure que le navire placera une commande pour un pilote, s'il exécute les signaux règlementaires. Un navire en marche a priorité sur les départs de navire dans le port pour la même heure. Le pilote sera ordonné lorsque le navire passe à Sorel, Batiscan ou St-Jean. Lorsqu'un navire a un retardement et qu'il ordonne son pilote par radio-téléphone ou télégraphie, celui-ci sera ordonné une heure et demie avant son ETA."

Qu'est-ce que c'est: "s'il exécute les signaux règlementaires"?

R Si la demande en montant - si c'est en bas de Québec, par exemple, ils peuvent envoyer des signaux de radiophonie, ou faire une demande règlementaire d'avoir un pilote à Québec pour remplaçer celui de Québec - Les Escoumains, et là encore, en montant "un navire en marche a priorité sur les départs de navire dans le port pour la même heure," s'il arrive qu'un navire monte, disons qu'il arrive à midi, et qu'on a un départ pour midi, le navire montant, en marche, doit être servi le premier, et l'autre le deuxième.

Q L'autre doit attendre?

R Pas nécessairement attendre, mais il y aura le deuxième pilote sur le navire qui est dans le port.

Q Et la phrase suivante: "Le pilote sera ordonné

lorsque le navire passe à Sorel, Batiscan ou St-Jean? "

R Ceci est dans le but de notre expédition, dans les bureaux; il nous faut un endroit spécifique où il nous est indiqué le passage d'un navire pour ordonner le pilote. On ne peut pas l'ordonner à notre guise; il faut un temps règlementaire pour que tout le monde soit servi de la même façon.

Q Maintenant, lorsqu'un navire passe à Sorel, vous ordonnez les pilotes pour quelle section?

R On ordonne - il donne - on signale son passage sur la section de Trois-Rivières - Québec pourla relève de Trois-Rivières.

Q Et Batiscan?

R Batiscan, c'est pour le relai en montant à Trois-Rivières.

O Trois-Rivières - Montréal. Et St-Jean?

R St-Jean, c'est la relève de Québec - Trois-Rivières, pour remplaçer celui des Escoumains - Québec qui est en montant.

LE PRESIDENT:

Q Ca, c'est: St-Jean Ile d'Orléans?

R Oui Votre Honneur.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Article 31:

"En tout temps, sauf dans les cas de pilotes

déjà transférés de station à la demande du bureau, s'il y a demande de pilote par les chars, tout pilote devra être ordonné à partir du deuxième en tour."

Ca veut dire, ça, que lorsque vous demandez des pilotes à Trois-Rivières, on ne vous envoie jamais le premier en tour?

R Jamais le premier en tour, et ensuite de ça, eh bien, ici, il y a peut-être autre chose: "Sauf dans les cas de pilotes déjà transférés de station,"

Evidemment, Trois-Rivières, la veille, peut nous en avoir demandé, et que ces pilotes-là ne soient pas partis, s'il y a une demande de pilotes pour Montréal - une demande suspecte de pilotes par les chars, tout pilote devra être ordonné à partir du deuxième en tour, mais toujours sauf ceux qui sont déjà transférés.

Q Si c'est le premier en tour qui a déjà été transféré la veille, lui revient?

R Non, il ne revient pas, "sauf dans les cas de pilotes déjà transférés de station à la demande du bureau." - "en tout temps, sauf..... dans les cas de pilotes déjà transférés de station à la demande du bureau," alors, ça veut dire que les pilotes qui sont déjà transférés de station à la demande du bureau, s'il y a demande de pilote par les chars, tout pilote devrait être ordonné à partir du deuxième en tour, du bureau, à partir du deuxième en tour, mais après les pilotes qui sont déjà transférés.

On prend les pilotes, ceux qui ont déjà payé les chars une fois pour aller à Trois-Rivières, on ne les fera pas revenir à Montréal, parce que rendu à Montréal il pourrait encore retomber sur les chars et aller à Trois-Rivières. Il ferait des tours...

Q Au lieu de naviguer?

R ... au lieu de naviguer, il se promènerait en train.

Q Alors, vous ne touchez pas à ceux qui ont déjà été transférés?

R A moins d'un cas extrêmement urgent.

Q Article 32:

"Lorsqu'il y a plusieurs ordres pour la même heure, le premier pilote devra prendre la première demande, etc., suivant l'heure que ces ordres ont été donnés au bureau du pilotage."

Article 33:

"Lorsqu'il y a deux demandes pour la même heure, une pour un bateau, l'autre pour le train, le premier en tour prend le bateau, et le deuxième prend le train."

Ca voudrait dire que si à peu près au même moment vous recevez une demande pour un navire et une demande de la station de Trois-Rivières, le premier en tour prend le navire, et le second en tour prend le train?

R C'est bien ça.

Q Article 34:

"Un pilote qui a été appelé en "stand by" en prévision d'embarquement, à la place d'un autre, restera ordonné à moins qu'il ne consente de plein gré à redonner son tour."

Voulez-vous expliquer ça, s'il vous plaît?

R Il arrive parfois qu'un pilote a dû s'absenter, et le bureau, sachant qu'il avait demandé la permission, le bureau, sachant que celui-là a demandé la permission de s'absenter, son tour arrive, alors, nous prenons le suivant et nous lui disons qu'il est premier en tour, en "stand by", et nécessairement, il remplace celui qui aurait dû être le premier, mais qui n'est pas encore de retour.

Si le deuxième à qui on a donné l'avis qu'il était le premier en tour, même que le premier qui était absent revient, le deuxième qui est venu premier, qui aura eu l'avis d'être en "stand by", restera ordonné, restera le premier, à moins qu'il consente de son plein gré à remettre à l'autre son tour.

LE PRESIDENT:

Q Je comprends que la raison, c'est qu'il y a un préjudice pour celui qui a déjà reçu son "stand by"; il s'est préparé...

R Il s'est préparé, puis il attend peut-être depuis une demi-heure, une heure, deux heures.

Q Toute cette préparation-là, on ne peut pas la lui faire refaire de nouveau, à moins qu'il y consente.

R A moins qu'il y consente, c'est bien ça.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q De quel genre d'absence s'agit-il dans ce cas-là?

R Des fois, il peut..... peut-être qu'il a demandé à partir parce qu'il était loin sur la liste, et il est sur la route du retour pour s'en revenir, mais qu'il a été avisé un peu trop tard, ça dépend; il a une permission pour s'absenter l'après-midi, ça se voit souvent, pour une occasion, il faut qu'il aille à un baptême, différentes choses.

Q Article 35:

"Un avis qui arrive avant son temps et que le premier ordonné n'est pas encore arrivé à la station, afin de ne pas retarder le navire, le premier pilote ordonné dispOnible à la station sera embarqué et les autres ne perdront pas leur tour."

Voulez-vous expliquer cette règle, s'il vous plaît?

R "Un navire qui arrive avant son temps et que le premier ordonné n'est pas encore arrivé à la station, " voici, c'est surtout pour la station de Pointe des Ormes

à Trois-Rivières; unpilote peut avoir envoyé son ETA pour telle heure...

Q Un navire?

R Oui, un navire, pas un pilote, - un pilote peut avoir envoyé son ETA pour telle heure, pour envoyer le pilote, et le ETA est calculé par le pilote, ça peut arriver que le temps de parcours soit plus vite que prévu, et que le premier ordonné - le pilote...

Q Le premier pilote?

R Le premier pilote qui a été ordonné pour ce bateau-là a pu être retardé avant d'arriver à la station.

Afin de ne pas retarder le navire, s'il y a un pilote à la station, on l'envoie, pour ne pas retarder le navire, pour que la marche se fasse normalement.

Q Quelle que soit sa place sur le tour de rôle?

R Quelle que soit sa place sur le tour de rôle, on peut prendre n'importe qui sur le station et l'envoyer, pour ne pas retarder le navire.

C'est une chose qu'on essaie d'éviter autant que possible.

Q Qu'est-ce qui arrive au reste du tour de rôle?

R Il est enlevé, comme il est parti, son nom est rayé de la liste.

Q Et ça ne change pas les autres?

R Ca ne change pas les autres, du tout, oui.

Q Article 36:

"Un pilote ordonné qui retarde un navire par sa faute sera rapporté au surveillant."

Est-ce que vous avez des cas que vous pouvez nous citer de retards de navires par la faute du pilote?

R J'en ai un ce matin, là.

Q Voulez-vous nous en faire part, s'il vous plaît?

R J'ai eu ce matin un rapport du bureau de Trois-Rivières qu'un pilote qui avait demandé la permission de s'absenter était allé à la campagne, chez des parents.

On l'a avisé de revenir en temps pour son bateau, mais le bateau a dû arriver plus vite qu'il ne s'attendait, et le navire a été retardé de cinq minutes.

Alors, lundi, je vais faire demander ce pilote-là devant moi, lui demander des explications, et si ce n'est pas trop satisfaisant, recommandation sera faite en conséquence.

Q Est-ce que vous auriez d'autres exemples?

R Ca arrive très peu souvent.

Q Est-ce que c'était le premier cas cette année?

R Cette année, non, j'en ai eu un autre.

Q Voulez-vous nous faire part de cet autre cas?

R Attendez un peu, là..... c'était un pilote qui était aux Trois-Rivières, et croyant que le navire prendrait un peu de temps, il est arrivé à la dernière minute, et, le temps d'arriver au navire, je pense que le navire a été retardé de quelques minutes, cinq à dix minutes.

Q Cinq à dix minutes?

R Oui. Ca, c'est parce qu'il avait pris son temps.

Q Est-ce que vous avez fait enquete dans ce cas-là?

R Oui, j'ai fait enquête.

Q Est-ce que des sanctions ont été prises contre le pilote?

R Non, parce que habituellement - il faut connaître un peu chaque pilote, et les habitudes de chacun, et la volonté de travailler de chacun, et là, une remontrance a servi, parce que je ne crois pas que ça revienne, c'est un pilote qui est à son devoir, normalement.

Q L'an dernier, est-ce que vous avez eu des cas de retards de navires par faute du pilote?

R Il y en a certainement eu, mais là, je ne me souviens pas.

Q Est-ce que vous pourriez vérifier brièvement vos registres, et nous pourrons reprendre cette question-là lorsque les audiences reprendront en septembre?

R Certainement.

Q Article 37:

"La limite de temps alloué pour se rendre à bord d'un navire ou pour prendre les chars dans les limites du port de Québec et de Sillery est une heure et demie. Pour la rive sud et pour tout endroit à l'ouest du quai de Sillery, les pilotes de Québec seront alloués deux heures."

R Je vous demanderais, à Québec, de vous faire expliquer ça, lorsque vous siégerez à Québec.

Q Article 38:

"Quand un navire dans le bassin intérieur demande un pilote pour l'ouverture des portes, le commis en charge doit calculer que les portes ouvriront deux heures avant la marée haute. Il allouera donc trois heures et demie au pilote avant la marée haute pour se rendre à bord; excepté si un agent ou le capitaine spécifient l'heure pour laquelle ils veulent le pilote, le temps règlementaire s'appliquera."

R La même chose.

LE PRESIDENT:

Q C'est Québec, ça?

R C'est Québec.

Q C'est le bassin Louise, ça?

R C'est ça.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Article 39:

"Pour tout départ dans le port de Trois-Rivières une heure et demie sera allouée pour ordonner un pilote."

Cette heure et demie qui est allouée pour ordonner un pilote, qui l'a fixée? Qui l'a déterminée?

R Bien, c'est avec les besoins du service; quand on avise un pilote, de même, qu'il est premier, on l'a avisé premier en tour, il y a toujours des préparatifs à faire, peut-être, s'il était couché, pour s'habiller, se raser, être présentable; ça prend toujours un certain temps.

Et ensuite, il y a la question de transport pour se rendre à bord; on ne peut pas s'attendre que dans cinq minutes un pilote soit à bord d'un bateau.

Q Mais pourquoi pas deux heures? Une heure? Trois quarts d'heure?

R C'est parce que c'était un temps raisonnable; c'est parce que souvent, nous avons des ordres d'avance, les ordres sont reçus assez longtemps d'avance, mais on reçoit une journée un ordre pour le lendemain matin. La journée qu'on reçoit un ordre, on ne peut pas ordonner le pilote pour le lendemain matin, parce qu'il y a d'autres ordres au bureau, entre temps.

Alors, une heure et demie avant l'heure fixée pour que le pilote soit à bord, c'est le temps pour nous autres, pour que le pilote se prépare et s'en aille à bord.

Mais autrefois, c'était une demi-heure pour le haut du port, et deux heures à la Longue Pointe, en bas, et comme aujourd'hui, comme les pilotes - on est plus centralisé ici, et que le commerce du port est échelonné tout le long du port beaucoup plus qu'avant, c'est pour cela que le temps a été fixé à une heure et demie, pour que le pilote ait le temps d'arriver pour l'heure voulue, à bord.

Q Article 40:

"Lorsque deux navires arrivent en montant ou en descendant, le premier en tour prendra le premier navire, et le premier navire sera celui qui passera le premier à la station."

Sûrement, ça s'applique à Trois-Rivières?

R A Trois-Rivières, oui.

Q Est-ce que ça s'applique aussi à Montréal?

R Non.

Q Les navires qui traversent Montréal seulement pour emprunter la voie maritime...

R Là, le pilote débarque; le pilote est déjà à bord, ce n'est pas une question...

O C'est vrai, vous avez raison.

R Ce n'est pas une question de relève.

Q Article 41:

"Lorsqu'un navire arrive à Sorel, le pilote doit se rapporter à la station des signaux; le bureau de

Sorel en retour doit demander par télétype sur la même ligne à Trois-Rivières et Montréal la destination que doit prendre le dit pilote, suivant les besoins du service. "

Mais, en discutant de Sorel, est-ce qu'il arrive qu'un pilote prenne un navire à Trois-Rivières, monte à Sorel et reste à Sorel avec son navire?

R Oui, ça arrive.

Q Et d'où il devra descendre le fleuve?

R Certainement, ça arrive.

Q Est-ce que çaarrive souvent?

R Bien, souvent..... ça dépend du nombre de navires, nécessairement; depuis dernièrement, ça n'arrive pas souvent, parce qu'il n'y a pas grande navigation à Sorel.

Q Mais, est-ce que c'est la règle, que les navires qui sont à Sorel, que le pilote qui conduit le navire à Sorel restera à Sorel et reprendra le même navire?

R Si le navire est pour être plus longtemps que 24 heures, le pilote doit se rapporter, on le fait revenir, ce qui veut dire qu'en arrivant à Sorel, dans les 24 heures de son arrivée à Sorel, si le navire - il sait par l'agent que le navire va être moins de vingt-quatre heures, on laisse le pilote à Sorel, et il descend son navire.

Q Ou il le monte à Montréal?

R Oui.

Q Est-ce que la même règle s'appliquerait à Contrecoeur?

R La même chose, oui monsieur.

Q Est-ce qu'il y a d'autres endroits dans votre district où cette règle-là s'appliquerait?

R L'ancrage de Lanoraie, Varennes.

Q Lanoraie, Varennes, Contrecoeur, Sorel?

R C'est à peu près tout.

LE PRESIDENT:

Q Dans ces cas-là, est-ce que c'est mis comme détention?

R .....

Q Le temps où le pilote reste à bord, en attendant que le bateau continue son voyage?

R Non Votre Seigneurie.

Voyez-vous, le bureau de Sorel est considéré comme un bureau de pilotage, en même temps, et le pilote, en arrivant à Sorel, se rapporte au bureau de Sorel, il débarque, il s'en va à l'hôtel, et l'agent le rejoint là pour lui dire: Ton bateau est prêt.

Alors, il retourne à bord pour l'heure que l'agent le demande.

Q Est-ce que dans certains cas, disons d'un voyage Montréal - Québec via Sorel, avec un arrêt de dix, quinze, vingt heures à Sorel, est-ce que ce sera considéré

comme un voyage de pilotage ou deux voyages de pilotage?

R Deux voyages de pilotage, dans ce cas-là.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Est-ce que les frais de séjour du pilote sont payés par le navire?

R Non monsieur.

Q En aucun de ces endroits: Lanoraie, Sorel, Verchères?

R Le pilote de Montréal paye toutes ses dépenses.

Q Article 42:

"La limite de temps pour un ordre dans le port de Montréal, à l'exception d'un ordre pour le canal Lachine, "right of way"; à l'ouest de la Longue Pointe, une heure et demie; à l'est de la Longue Pointe, deux heures. Du "seaway" sera ordonné du temps qu'un navire passe la côte Ste-Catherine, "lock" 2. "

C'est ce que vous avez dit il y a quelque temps: L'avis qu'on donne au pilote est de une heure et demie dans le port, et...

R C'est bien ça, deux heures de la Longue Pointe en bas.

LE PRESIDENT:

Q Je comprends que pour le canal Lachine, vous

n'avez pas le préavis?

R Non, parce que le canal Lachine est divisé en deux, mais un navire ne peut plus passer d'un bout à l'autre du canal Lachine, ça veut dire qu'ils se rendent dans un bassin, en haut de l'écluse numéro 2, et ils reviennent, et en revenant à l'écluse numéro 2, ils peuvent nous demander un pilote pour le port de Montréal; c'est ce qui donne une demi-heure, juste le temps de se rendre.

Q C'est généralement pour les pilotes du port?

R Pour les pilotes du port; des fois, ça peut être un pilote de rivière, aussi; ça peut arriver, si le navire s'en va en bas.

Q Mais, dans un tel cas, quand c'est: Immédiatement, comme ça, il peut y avoir un certain retard du navire?

R Oui, mais les pilotes le savent, quand c'est le canal Lachine, il n'y en a pas beaucoup qui arrivent en retard, ils savent que c'est un "right of way", et ça va vite.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Article 43, je pense que ça peut se passer de commentaires; elle fonctionne bien?

R Elle fonctionne bien, mais ç'a été mis dans le bureau afin d'éviter toute discussion avec un pilote;

des fois, deux minutes de différence peut faire une grosse différence pour ordonner un pilote, entre un bon navire et un navire moins bon.

Alors, le commis, quand il a un ordre à donner pour telle heure, il le donne à l'heure juste, et comme ça, on évite les discussions.

LE PRESIDENT:

Q Qu'est-ce qui fait un bon navire? Est-ce la table à bord?

R Je ne crois pas que ce soit la table.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Melançon, nous sommes maintenant rendus au titre intitulé "Changement de tour."
Avant d'examiner chacun des articles, est-ce que vous voudriez nous exposer les principes qui ont guidé l'adoption de ces articles?

R Voici, la question des changements de tours, vous avez un pilote arrive à une station, il est assez loin sur la liste, et il demeure à l'autre bout de la section.

Alors, s'il voit un avantage d'avoir quelqu'un

en haut de la liste plutôt que de demander la permission simplement de s'en retourner chez lui et d'attendre son tour, s'il y a une différence de deux tours entre le premier (1er) janvier et le trente (30) novembre inclusivement, il peut demander à celui qui est en tête de la liste de changer de tour avec lui, ce qui lui permet de partir plus tôt avec deux tours de plus, arrivé chez lui avec toujours son deux tours de différence, et attendre chez lui d'être égal en tour avec les autres avant d'être appelé.

C'est un avantage d'être chez lui un peu plus longtemps.

Q C'est le but qui est recherché par ces règles...

R Oui.

Q ... d'accorder au pilote un peu plus de temps chez lui.

R Ou quelqu'un prévoit qu'il y a une circonstance, comme j'en ai un ce matin, pour un mariage demain, le mariage de son frère.

Alors, il s'arrange pour changer de tour, pour partir plus vite. Rendu à la station de Trois-Rivières, il va être plus haut en tour; donc, nécessairement au bas de la liste.

Ca lui donne l'avantage d'assister au mariage de son frère sans avoir une retenue quelconque.

Q Maintenant, l'article 44:

"Tout changement de tour ne doit se faire qu'avec le consentement des deux pilotes concernés et à la condition qu'ils aient dix heures de repos, et qu'ils avisent le bureau en conséquence, et les changements ne pourront se faire qu'entre pilotes de même classe. Les changements pourront aussi se faire d'une station à l'autre. Cependant, entre le premier janvier et le premier avril exclusivement de chaque année, les changements de tour pourront se faire entre les pilotes de n'importe quelle classe."

Qu'est-ce que ça signifie: "A condition qu'ils aient dix heures de repos"? Est-ce que ça s'applique aux deux pilotes qui s'entendent, ou à celui qui veut changer de tour?

R Non, ça concerne les deux pilotes qui veulent changer de tour; il leur faut dix heures de repos avant de pouvoir changer.

Maintenant, naturellement, un changement se fait pour un pilote qui veut s'avançer, pour devenir en tête de la liste, pour partir plus vite. Donc, il faut que celui qui est au bas de la liste ait son dix heures de repos avant de changer, parce que s'il change, il vient en tête de la liste, il est sujet à être appelé presqu'aussitôt et à partir sans avoir son dix heures de repos.

Donc, on surveille à ce que chaque pilote, quand c'est faisable, ait son dix heures de repos.

Q Vous dites: "Quand c'est faisable." Est-ce qu'il arrive qu'un pilote change de tour, n'ayant pas eu son dix heures de repos?

R Non, parce qu'on ne lui permet pas.

Q Vous ne lui permettez pas. Maintenant, pourquoi la règle que les changements ne pourront se faire qu'entre les pilotes de même classe?

R Voici: Si, en tête de la liste, vous avez un pilote classe C 1 ou C 2, et qu'un pilote classe B ou A serait à la fin de la liste, - ou, prenez l'inverse: Un pilote de classe A à la tete, et un C à la fin de la liste; si on leur permettait de changer, le navire qui arrive peut en être un de classe ..... le C qui serait en avant, qui aurait changé de tour, le navire qui arrive, c'est un classe B, donc, on est obligé de le laisser de côté et aller plus loin sur la liste chercher un pilote de classe A, ce qui dérangerait le tour de rôle inutilement.

Alors, en laissant le changement de tour entre les pilotes de même classe, ça ne dérange pas les autres, parce que si on laissait un pilote de classe C changer pour devenir en tête de la liste, donc le B, qui est nécessairement deuxième en tour, - pas "nécessairement", mais qui pourrait être deuxième en tour, serait par le fait même premier en tour, parce que ça serait un C qui serait

passé en avant, s'il avant changé avec un B.

Q Je vois. Maintenant, cette règle-là ne s'applique pas entre le premier janvier et le premier avril?

R Non, parce que la navigation n'est pas assez forte; on peut permettre ça pour faire un choix dans les pilotes qui restent.

Q Dites-moi, en parlant de la saison d'hiver, durant l'hiver, est-ce que tous les pilotes sont sujet à être appelés?

R Dans le cours de l'hiver, normalement, tous les pilotes sont sujets à être appelés, mais l'hiver dernier, la Corporation m'a demandé, et j'ai accédé à cette demande - vous savez qu'il y en a plusieurs qui aiment à voyager dans la période d'hiver, normalement; alors, du premier janvier au quinze (15) février, le groupe de pilotes de la section de Montréal - Trois-Rivières ou Trois-Rivières - Québec est divisée en deux; donc, la moitié prennent congé du premier (1er) janvier au quinze (15) février, et ils sont libres absolument pour un mois et demi.

Q Ils ne sont pas sujets à être appelés?

R Ils ne sont pas sujets à être appelés. Donc, ils peuvent aller en vacances, se promener, voir du pays.

Et, ce même groupe-là reviendra le quinze (15)

février, jusqu'au premier (1er) avril, pendant que le deuxième groupe sera en vacances pour cette période-là.

Q Qui établit ces deux groupes?

R La Corporation qui me présente les noms, et que j'approuve.

Q Et ça se fait depuis combien de temps?

R C'est la première année cette année.

Q Cet hiver?

R Cet hiver.

Q Article 45:

"Une marge de deux tours sera allouée pour changer de tour du premier (1er) janvier au trente (30) novembre inclusivement. A partir du premier décembre au premier janvier exclusivement, un tour seulement sera alloué."

Pourquoi allouer des tours dans les changements de tour?

R Ils peuvent changer égaux de tour ou avec une différence de un ou deux tours; ça ne veut pas dire qu'à chaque fois ils vont prendre le bénéfice de deux tours, mais comme la navigation marche passablement, comme je regardais sur la liste ce matin, nous avons eu 35 montants et 32 ou 33 descendants pour une même journée - pour changer de tour, nécessairement, si le pilote est trop près de la tête de la liste, alors, c'est celui qui a deux tours de plus qui demande de s'avançer; on permet deux tours entre les dates mentionnées, parce que la navi-

gation est assez intense qu'un pilote peut reprendre son tour assez vite pour se maintenir au niveau de la moyenne; et un tour seulement entre le premier (1er) décembre et le premier (1er) janvier.

Ca, pour la fin de décembre, c'est pour éviter que ce soit toujours les mêmes qui soient sur les bateaux pendant que les autres pourraient bénéficier de ce changement de deux tours; il serait peut-être en dehors de la liste pour quelques jours.

Q Alors, il faut qu'il y ait un décalage de moins de deux tours pour que vous permettiez le changement de tour?

R Pas plus de deux tours.

Q Pas plus de deux tours?

R Pas plus de deux tours. Plus de deux tours, on ne permet pas le changement.

Q Vous ne permettez pas le changement?

R Non.

Q Article 46:

"Dans tout changement de tour, les deux pilotes concernés prennent la place l'un de l'autre. Si celui qui a changé pour partir n'est pas parti ou n'est pas encore premier en tour à la réfection de la liste, le changement de tour devra être annulé."

R Voici: Vous avez deux pilotes qui changent de tour. Et, nécessairement, tout changement de tour -

le commis de l'expédition ne doit pas s'en mêler, seulement si deux pilotes consentent à changer de tour, à chacun leur tour, ils avisent le commis directement, qu'ils ont consenti à changer de tour.

Celui qui était au bas de la liste change avec le septième, il était vingt-cinquième, il s'en va septième.

Lorsque vous avez la réfection de la liste à dix heures, comme celui qui était plus haut en tour était placé en avant parce qu'ayant changé avec un plus bas en tour, si celui qui a changé n'est pas parti ou n'est pas encore premier en tour, à la réfection de la liste, le changement de tour est annulé; c'est-à-dire qu'ils reprennent leur tour comme s'il n'y avait pas eu de changement.

Q Alors, le vingt-cinquième qui a changé avec le septième redevient le vingt-cinquième; et le septième qui était vingt-cinquième redevient septième.

LE PRESIDENT:

Q En d'autres termes, ça veut dire que s'ils avaient pu savoir comment était le trafic, ils n'auraient pas eu besoin de demander un changement?

R C'est ça; mais comme il n'y a pas eu moyen de le savoir...

Q C'est juste un en tout cas.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Pourquoi la première phrase de cet article-là: "Dans tout changement de tour, les deux pilotes concernés prennent la place l'un de l'autre." Quelle est la raison?

R C'est pour s'avançer à partir.

Q Est-ce qu'il y a autre chose que cette phrase-là puisse signifier "prennent la place l'un de l'autre"?

R Non, ça veut dire que le vingt-cinquième s'en va à la place du septième, et le septième prend la place du vingt-cinquième.

Q Article 47:

"Lorsqu'un bas en tour qui n'égalise pas, change avec un haut en tour qui égalise à la première refonte, le bas doit égaliser avec le tour du haut en tour."

LE PRESIDENT:

Je crois que ça peut s'expliquer en l'étudiant; on peut passer par-dessus.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Bien, Votre Seigneurie.

Q Article 48:

"Quand un pilote haut en tour change avec un pilote plus bas en tour que lui, pour se reculer à la

refonte du tour, le plus haut en tour sera placé à son tour avec l'heure d'arrivée de celui avec qui il a changé de tour."

R C'est bien simple quand on le fait. Avec un exemple, ça serait très facile.

Q Pouvez-vous donner un exemple qui couvre les articles 47 et 48?

R Avoir sous la main une feuille de tour, je pourrais vous indiquer sur la liste de tour comment se font les changements.

Maintenant, sur cette feuille-là, il n'y aura peut-être pas d'exemple d'un bas en tour qui n'égalise pas. Ca dépend des journées; il y a des journées qu'il y en a, et d'autres journées qu'il n'y en a pas.

Q Je vous montre l'exhibit 551. Est-ce que cette pièce peut servir d'exemple?

R Alors, vous parlez de l'article .....?

Q Disons: 47?

R Voici l'exemple d'un bas en tour, ici.

Q Voulez-vous donner son nom et son nombre de tours, s'il vous plaît?

R Louis DeVillers.

Q Et voulez-vous souligner les noms que vous mentionnez en rouge?

R Louis De Villers, 49 tours; et ici, ceci indique qu'il est arrivé après minuit.

Q Voulez-vous encercler ce signe qui semble être un triangle?

R Un triangle, une pointe.

Q Une pointe, oui.

R Ceci indique la fin de la liste des pilotes qui sont arrivés, qui étaient là à dix heures, et qui sont arrivés jusqu'à minuit le soir.

Ceux-là sont arrivés après minuit.

Q Ceux dont les noms apparaissent en bas du signe que vous avez encerclé de rouge?

R Encerclé de rouge, celui-là...

Q Dans la colonne de gauche.

LE PRESIDENT:

Q Et ceci indique: minuit?

R Minuit, c'est ça.

Voici: Louis De Villers change de tour avec R. Stefanson.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Voulez-vous souligner le nom de R. Stefanson? Et sur la pièce 551, ces deux noms sont reliés par une flèche.

R C'est ça. Voici un bas en tour qui a changé avec un plus haut en tour.

Q Alors, monsieur De Villers qui a changé avec monsieur Stefanson...

R Qui est par ailleurs un tour de moins.

LE PRESIDENT:

Q Quel était le nombre de tours de monsieur Stefanson?

R 50. Donc, Louis De Villers a un tour de moins que Stefanson, bien qu'au bas de la liste parce qu'il est arrivé après minuit.

Pour partir plus vite, il change avec Stefanson, espérant que Stefanson serait appelé dans le cours de la journée et lui après son dix heures de repos. C'est pour ça qu'un changement comme ça est permis, après le dix heures de repos de Louis DeVillers.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Maintenant, la règle 47, relisons la: "Lorsqu'un bas en tour, " en l'occurence, monsieur DeVillers, "change avec un haut en tour," soit monsieur Stefanson qui est sur la liste des arrivés avant minuit, "le bas doit égaliser avec le tour du haut en tour".

R Avec le tour de celui-là. Alors, il s'en va là, et il prend la place de Stefanson, à 50, ici.

Quand on est arrivé à appeler monsieur Stefanson, on a suivi la flèche, on a pris Louis DeVillers, et Louis DeVillers a été envoyé à la place de Stefanson.

Q Et si Louis DeVillers n'avait pas été appelé avant dix heures, soit l'heure de la refonte...

R Ca, c'est l'article 46:

"Si celui qui a changé pour partir n'est pas parti ou n'est pas encore premier en tour à la réfection de la liste, le changement de tour devra être annulé."

Donc, s'il n'était pas - si personne n'était parti, le changement est annulé, Louis DeVillers aurait repris sa place à 49, et Stefanson serait resté dans 50.

Q Je comprends ce que vous dites, je saisis fort bien ce que vous dites, mais les mots "le bas doit égaliser avec le tour du haut en tour," - égaliser de quelle façon?

R Par le fait même, ici, si la liste se refait, en supposant qu'il y avait un stage de non départ et qu'on pourrait se rendre jusqu'à dix heures le lendemain...

Q Sans que monsieur Stefanson soit appelé?

R Sans qu'il soit appelé, oui, en supposant qu'il y aurait pénurie, qu'il n'y en avait pas, le lendemain matin, à dix heures, en refaisant la liste, le commis referait sa liste.

Q Laissant à Stefanson...

R Stefanson, il le mettrait au nom de Louis DeVillers, et Louis DeVillers irait à la place de Stefanson parmi les cinquante tours..... non, je me trompe, là.

LE PRESIDENT:

Q Voici, avant d'aller plus loin, j'ai peut-être devançé un peu, j'ai lu l'article 49 qui dit: "Pour avançer

un pilote qui est bas en tour, il ne doit pas y avoir de considération de marge de tour." Je crois que ceci explique même les [illegible] articles précédents.

R Ah non, ça c'est un autre cas.

Q C'est un autre cas, mais ce que vous essayez de faire, c'est de ne pas aggraver la différence de tour?

R C'est justement...

Q Il n'y a pas de problème, quand celui qui veut s'avançer en changeant de place ne se trouve pas en tour, parce qu'il diminue sa marge avec les autres; mais le problème se pose dans les autres cas, quand c'est quelqu'un qui est déjà en tour et qui se trouve encore à s'avançer, au lieu, et la marge avec les autres doit s'aggraver davantage?

R Oui, c'est ça.

Q C'est ce que vous essayez de remédier avec une phraséologie qui est difficile à comprendre?

R Oui. Comme j'ai mentionné tantôt, en refaisant la liste le lendemain, il n'y aurait personne de parti: Louis DeVillers restait sur son tour dans 49, et Stefanson restait sur son tour dans 50; donc, c'est annulé par le fait même.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Article 48:

"Quand un pilote haut en tour change avec un

pilote plus bas en tour que lui, pour se reculer à la refonte du tour, le plus haut en tour sera placé à son tour avec l'heure d'arrivée de celui avec qui il a changé de tour."

C'est l'exemple que vous avez sur l'exhibit 551?

R C'est ça, c'est un haut en tour qui a changé avec un pilote plus bas en tour que lui, oui, pour se libérer à la refonte du tour, "le plus haut en tour sera placé à son tour avec l'heure d'arrivée de celui avec qui il a changé de tour."

Q Ca veut dire, ça, que dans ce cas-ci, monsieur Stefanson qui veut se reculer, changeant avec DeVillers qui est arrivé après minuit?

R C'est ça.

Q Il va être mis à la place que monsieur DeVillers serait mis, suivant son heure d'arrivée?

R C'est ça.

Q Article 49:

"Pour avançer un pilote qui est bas en tour, il ne doit pas y avoir considération de marge de tour"?

R C'est le seul cas où un pilote qui parfois a eu un travail qui peut l'avoir retardé, même sur la rivière, et qu'il arrive qu'il a trois ou quatre tours plus bas que la moyenne, en arrivant, son dix heures de repos fait, il peut changer, même qu'il a quatre tours de différence, il

peut changer, quand même qu'il est plus bas; quand même qu'il aurait quatre ou cinq tours de différence avec lui, par le fait qu'il est le plus bas, on lui permet de changer, pour se reprendre.

Q Afin d'égaliser le plus rapidement possible le nombre de tours?

R C'est ça.

Q Le titre suivant "pilote qui manque son tour," voulez-vous nous expliquer les principes qui sont à la base des articles 50, 51, 52 et 53?

R Il peut arriver qu'un pilote, pour une raison quelconque, ne soit pas là pour prendre son tour, et les règlements qui suivent, c'est la marche à suivre dans ce cas-là.

LE PRESIDENT:

Q Alors, qu'est-ce que vous essayez de faire? Quand un pilote manque son tour, pour rendre justice à tout le monde, en deux mots, dites-nous donc qu'est-ce que vous essayez d'atteindre?

R D'abord, voir s'il y a faute de la part du pilote, et ensuite pour qu'il reprenne son tour au travail sans nuire et sans léser les droits de ceux qui était déjà sur la liste.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Article 50:

"Quand un pilote manque son tour, il ne devra pas être changé de tour pour aucune considération, mais son nom devra être enlevé de la liste et son cas référé au surveillant."

Cet article dit que le pilote qui manque son tour ne devra pas être changé de tour?

R Voici, ceci est dans le but que si un pilote a été demandé pour son tour, et s'il n'est pas là, comme normalement il devrait perdre son tour, il peut se trouver parfois que sur la liste, il y en a un qui soit un ami; alors, il va aller au bureau, il va dire: Je suis prêt, je vais prendre son tour.

Comme il n'est pas là et qu'il n'a pas donné signe de vie, donc, il manque réellement son tour, le changement est refusé et son no m est rayé de la liste.

Q Article 51:

"Dans le cas d'un pilote qui manque son tour sans qu'il y ait de sa faute, il sera placé deuxième en tour à son arrivée à la station."

Qui établit si le pilote a manqué son tour par sa faute ou non?

R Bien, d'abord, si un pilote arrive en retard pour avoir manqué son tour, il peut donner des explications, et si les explications sont jugées valables, on le laisse sur la liste.

Q Article 52:

"Un pilote qui a été averti qu'il est pour être ordonné dans un court délai et qui est introuvable au moment que le bureau l'ordonne sera enlevé du tour et rapporté au surveillant, et ne sera remis en tour que par le surveillant à la station où il a perdu son tour."

Je pense que ça ne nécessite pas d'explication?

R Non.

Q C'est vous qui décidez si oui ou non il doit reprendre son tour?

R Oui.

Q Article 53:

"Lorsqu'un pilote est transféré de station et néglige de se rapporter dans une limite d'une heure après son arrivée à l'autre station, il sera enlevé de la liste du tour et rapporté au surveillant."

Et, dans ce cas-ci, lorsqu'il se rapporte à vous, qu'est-ce que vous faites?

R Nécessairement, il faut demander des explications, mais c'est très rare que ça arrive, ça, presque jamais.

Q Maintenant, nous passons au titre"Mouvages". Quel but désirez-vous atteindre par les articles sous le titre de "Mouvages"?

R C'est pour règlementer les allées et venues des pilotes envoyés pour faire des mouvages dans les ports

intermédiaires, et même dans le port de Trois-Rivières; c'est pour réglementer la marche des pilotes dans lescas des mouvages.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que les pilotes préfèrent faire des mouvages ou ne pas en faire?

R Les pilotes de rivière, Votre Honneur?

Q Oui.

R Je pense bien qu'ils aiment à en faire.

Q Est-ce qu'ils ont tendance à vouloir les prendre?

R Non, c'est justement, le règlement couvre ça, ici.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Article 54:

"Dans le cas d'un pilote qui sera occupé à faire un mouvage, si son tour pour piloter en venu ou passé, au retour de son mouvage, il sera placé le deuxième en tour pour piloter et n'égalisera pas à la réfection des listes."

Mais, lorsqu'on vous passe une commande pour un mouvage, sur quelle liste prenez-vous les pilotes?

R Je crois que les règlements mentionnent ici sur quelle liste on doit les prendre.

Q Article 55:

"Qu'une liste des mouvages sera faite aux Trois-Rivières comme suit:" - c'est la liste des mouvages de Trois-Rivières?

R De Trois-Rivières, oui. Les pilotes qui veulent mouver demandent à être mis sur la liste, alors, on tient une liste à part pour les mouvages.

Q S'il n'y a personne qui demande d'être mis sur la liste...

R On prend le cinquième, et on lui demande d'y aller.

LE PRESIDENT:

Q Alors, le mouvage est considéré comme un tour?

R Non, parce qu'un mouvage, ça n'entre pas dans le nombre de tours.

Q Par conséquent, un pilote qui fait un mouvage se trouve en retard sur les tours?

R Non, pas nécessairement, parce que le mouvage est fait par le pilote - par les pilotes qui font - qui sont après le cinquième en tour; donc, ils ne perdent pas leur tour par le fait même.

Q Mais ils vont être obligés de faire leur tour normal, en plus du mouvage?

R Le mouvage en plus.

Q Ils vont se trouver à faire plus d'ouvrage?

R Bien, le temps du mouvage, certainement, oui.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

O Maintenant, vous dites que vous prenez le cinquième en tour, et s'il y a deux ou trois mouvages à faire, ... ah, je comprends, vous prenez le cinquième en tour, il se trouve y avoir quelqu'un cinquième en tour.

R Si le cinquième en tour est allé faire un mouvage, et qu'on a un autre mouvage, et qu'il n'y a pas de changement dans la liste, on prend le suivant.

Q Le sixième?

R Le sixième, oui.

LE PRESIDENT:

Q Alors, la raison pour ça, c'est que le mouvage ne prend pas beaucoup de temps?

R Non, ça peut prendre une heure ou deux.

Q Et c'est considéré comme un hasard, un incident qui peut arriver à tout pilote à quelque temps durant son année; alors, chacun prend sa pilule quand ça arrive?

R C'est bien ça, Votre Honneur.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Article 57:

"Dans le cas d'un mouvage à Sorel, le dernier arrivé à Montréal ayant dix heures de repos sera ordonné, avec privilège de changer de tour dans sa classe."

Alors, en prenant l'exhibit 551, pouvez-vous illustrer cette règle et me dire le nom du pilote qui sera appelé à faire mouvage à Sorel, est-ce que vous pouvez le trouver suivant cette pièce?

R Si dans le cours de la journée, le deux (2) juillet, quand cette liste a été faite, si Sorel demande un pilote, nous aurions appelé Charles-Henri Côté qui est le dernier arrivé ayant son dix heures de repos.

O Le dernier arrivé ayant son dix heures de repos. Et ça apparaît sur la liste, parce que vous prenez le premier nom au-dessus du triangle qui indique les arrivées depuis minuit?

R Oui. Si c'est dans le cours de l'après-midi, tout dépend des heures d'arrivage des pilotes; ça peut être un peu plus haut. Ca dépend de l'heure pour laquelle le remorquage est demandé.

Q Ceci couvre les mouvages de Trois-Rivières et de Sorel, mais est-ce que vous avez des mouvages à Contrecoeur?

R Ah, très rarement. Ca serait pour prendre un bateau du quai de Contrecoeur et le mettre à l'ancre, peut-être, mais c'est très très rare.

Q Lanoraie?

R Des mouvages à Lanoraie, non.

Q Varennes?

R Varennes..... le pilote est plutôt à bord; s'il y a un mouvage, le pilote est à bord, on n'a pas de

question de mouvage là.

Q Article 56:

"Dans le cas d'un mouvage dans un port intermédiaire, à son retour chez lui ou au bureau, un pilote sera placé au bas de la liste lorsqu'il se rapportera et égalisera suivant les règlements."

Alors, les ports intermédiaires, dans ce cas-ci, qu'est-ce que ça serait?

R Ce serait Sorel, surtout.

Q Sorel est déjà couvert.

R Et Québec Iron, tout près de Sorel, et comme je vous ai dit, peut-être Contrecoeur, pour mettre un bateau à l'ancre.

Q Le pilote sera placé au bas de la liste - quelle liste?

R La liste du tour que vous aviez en main il y a un instant.

Q La liste du tour, pièce 551. Article 58:

"Dans les ports intermédiaires, lorsqu'il s'agit d'un mouvage d'un navire de classe A, le premier pilote A qui n'est pas appointé sera ordonné pour le mouvage, avec privilège de changer de tour avec un pilote de sa classe."

Voulez-vous expliquer ça? Sur la pièce 551, monsieur Viau a encerclé de rouge dans le coin à droite une liste de noms de pilotes classe A qui suivant son

témoignage avait été appointé juillet le deux (2) mil neuf cent soixante-trois (1963)?

R Alors, suivant ça, lorsqu'il s'agit d'un mouvage de navire de classe A, le premier pilote A qui n'est pas appointé, - donc, ici, s'il y en a, sur celui-là, il y en a trois d'appointés pour des navires qui s'en viennent, ça veut dire, dans les dix heures à venir, nous allons prendre le quatrième et l'envoyer faire le mouvage du navire classe A, parce que les trois premiers sont déjà appointés pour un navire classe A.

Q Maintenant, le titre suivant: "Limites de temps, ports intermédiaires," article 59:

"La limite de temps permise à un pilote pour attendre un navire dans les ports intermédiaires, sera de vingt-quatre heures."

Je crois que vous avez déjà expliqué cette règle. Il s'agit de pilotes qui vont à Sorel...

R Ou à Contrecoeur.

Q ... ou à Contrecoeur. Classe A, ceci est pour la section Trois-Rivières - Québec. Avant d'examiner les règles concernant les pilotes classe A et classe C, voulez-vous exposer brièvement à la Commission l'historique de cette division en diverses classes?

R Voici: Aujourd'hui, les pilotes sont divisés en trois classes: Les pilotes classe A pour tous les navires; les pilotes classe B pour tous les navires

jusqu'à sept mille tonnes net; les pilotes classe C, la première année, C 1, jusqu'à deux mille tonnes, C 2 jusqu'à trois mille tonnes, et C 3 jusqu'à quatre mille tonnes.

Q Pourriez-vous brièvement retraçer l'historique de cette division-là? Quand est-ce que ça s'est fait, et pourquoi ça s'est fait?

R Bien, voici: Autrefois, auparavant, nous avions un système de pilotes spéciaux, et certains pilotes spéciaux,pour les lignes qu'ils desservaient, avaient plus de navires que les pilotes du tour de rôle général, et parfois, nécessairement, il fallait que le pilote spécial soit aussi sur la liste du tour de rôle qu'il laissait quand un navire de la ligne qu'il desservait arrivait.

Alors, il laissait le tour de rôle pour s'en aller soit à Québec, ou s'il était à Québec pour venir à Montréal chercher un des bateaux pour lesquels il était engagé comme pilote spécial.

A la fin, il y en avait passablement, ce qui désorganisait notre liste beaucoup, et ça nous donnait, nous autres une surveillance très très active pour voir à ce que tout se passe comme il faut, à un point que les pilotes, je crois, ont fait des représentations, ils ont demandé un changement, et avec le capitaine Matheson de la Shipping Federation, ils sont venus à mon bureau; on a fait entente, on a convenu de diviser en classes - c'est là qu'est venu les pilotes des classes au lieu des pilotes

spéciaux.

Q Le changement s'est fait quand?

R Ah, ça fait, ça..... attendez un peu..... en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), à peu près.

Q A peu près en mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R En mil neuf cent cinquante-neuf (1959), si je me souviens bien, c'était dans ce temps-là.

Q Plus tard, Votre Seigneurie, j'examinerai plus en détails ce système; maintenant, nous pouvons vous donner quelques explications aux articles 60 et suivants. Article 60:

"A Québec, le plus bas de la classe A devra être réservé pour les navires de cette classe au fur et à mesure que ces navires passeront à Les Escoumains ."

Alors, il s'agit d'un pilote qui est à Québec?

R Oui est à Québec, oui, sur la liste de Québec.

Q Sur la liste de Québec, sur le rôle de Québec.

R Québec - Trois-Rivières.

Q Article 61: ...

LE PRESIDENT:

Q Pourriez-vous nous dire pourquoi: Le plus bas?

R Le plus bas, c'est celui qui a le moins de tours dans la classe A; nous gardons en même temps la liste des pilotes, et leur nombre de tours.

Q Sur la pièce 551, je crois, à gauche, à côté de " Pilote classe A" encerclé, il y a un chiffre: 27.

R C'est ça.

Q Ceci veut dire que celui-là est rendu à 27 tours dans sa classe, alors qu'il est rendu à 50 sur la classe générale?

R C'est bien ça, Votre Honneur.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Alors, pour les réservations, vous commençez au bas de la liste et vous remontez au fur et à mesure?

Q ..... c'est ça, "à Québec, le plus bas de la classe A devra être réservé pour les navires de cette classe au fur et à mesure que ces navires passeront à les Escoumains."

R Nécessairement, le plus bas de la liste est en haut; celui qui a moins de tours, on le met le premier en tête de la liste.

LE PRESIDENT:

Q Le plus bas en tours va être placé le premier sur la liste, pour employer le même mot?

R C'est ça.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Article 61:

"Lorsque plusieurs pilotes sont appointés pour la classe A, le premier prendra le premier navire ordonné; lorsqu'un navire de classe A ordonne pour partir dans le port et qu'un autre en marche doit arriver en même temps, les règlements généraux s'appliquent."

Qu'est-ce que ça veut dire "lorsqu'un navire de classe A ordonne pour partir dans le port?"

R Ca peut être un navire...

Q La priorité...

R ... va au navire en marche.

Q Article 62:

"Le plus bas en tourde la classe A sera appointé pour un navire de cette classe, dix heures avant son départ, avant que ses services soient requis pour le dit navire."

Je crois que ç'a déjà été expliqué par monsieur Viau.

R C'est ça.

LE PRESIDENT:

Q C'est ce que vous exigez: Un ETA de dix heures?

R Surtout que ces navires de classe A qui sont

des navires d'importance, nous avons leur ordre assez d'avance.

Q Vos classes A sont moins nombreux que les autres, et vos classes A faisant l'ouvrage des classes C, ces trois peuvent être envoyés; c'est pour ça que vous demandez un avis de dix heures?

R Exactement, Votre Honneur.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Article 63:

"Un pilote de la classe A qui doit prendre les chars dans la classe B ne sera plus disponible pour la classe A, à la station où il aura été appelé comme pilote de la classe B, à moins d'un cas d'urgence."

R Voici, c'est très simple: Lors de la demande d'un transfert de pilote d'une station à l'autre, comme tous les pilotes sont en liste, sur la liste générale, on a une liste à côté pour les pilotes de classe A.

Ca, c'est pour ordonner les pilotes classe A, mais le même nom apparaît dans la classe générale.

Donc, le plus bas en tour de la classe A, - là, c'est un pilote classe A - quelle règle avez-vous actuellement?... "Le plus bas en tour de classe A"..... dans la liste générale, s'il y a demande de transfert de pilote pour les "général" et qu'un pilote de classe A

se trouve parmi ceux qui prennent le train pour des stations, donc, par le fait même, il n'est plus pilote classe A, parce qu'il est transféré pour partir de la station là-bas qui elle n'aurait probablement pas de navire classe A, donc, il est classe B.

Q C'est-à-dire qu'il reste classe B, à moins d'urgence pour un navire classe A?

R Oui, il a été transféré.

LE PRESIDENT:

Q En d'autres termes, il a déjà été appelé comme classe B?

R Oui.

Q Par conséquent, on ne peut pas le changer de classe parce qu'il créerait un nouveau vide?

R C'est justement ça, Votre Honneur.

Me MAURICEJACQUES,
pour la Commission:

Q Article 64:

"Un pilote de la classe A qui est ordonné, s'il y a cancellation, pourra reprendre son tour dans la classe B suivant son heure d'arrivée. Si son tour est passé, il sera placé deuxième en tour."

R Un navire classe A a demandé un pilote. Nous assignons le pilote, et vous trouvez quelque temps après qu'il y a cancellation...

Q C'est pour permettre au pilote classe A de faire le même nombre de tours que les autres, c'est-à-dire?

R C'est ça.

Q Si on l'a réservé comme pilote classe A et qu'on ne se prévaut pas de ses services, il peut reprendre son tour dans la classe A, c'est-à-dire, prendre d'autres navires que les navires de la classe A, suivant son heure d'arrivée, et si son tour est passé, vous le plaçez deuxième en tour?

R C'est ça, pour garder sa moyenne.

LE PRESIDENT:

Q Ca, c'est une situation qui aurait pu arriver l'autre jour relativement à l'Homeric si ç'avait été un peu plus tard dans la saison?

R Oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Article 65:

"Le pilote de la classe C doit garder le navire pour lequel il a été ordonné à Batiscan, St-Jean et Sorel."

R Voici: les pilotes de classe C, comme j'ai mentionné tout à l'heure, les pilotes C 1 peuvent piloter des navires jusqu'à deux mille tonnes, C 2, jusqu'à trois mille tonnes, et C 3 jusqu'à quatre mille tonnes; comme

il y a moins de navires de classe C, ils ne sont pas aussi nombreux que ceux de la classe B, quand un pilote classe C est ordonné pour un navire, il garde son navire, et ça évite de faire attendre le classe C inutilement sur la liste, parce qu'autrement, s'il repasse - si un navire classe C était repassé à un B, il y aurait confusion là-bas.

Alors, comme le classe C est ordonné, il garde son navire, il n'est pas question pour lui de changer.

Q Peu importe l'heure d'arrivée du navire?

R Oui.

Q Peu importe s'il arrive d'autres navires avant le navire classe C?

R Ca évite de la confusion.

Q Article 66:

"Si un pilote de la classe C est premier en tour, suivi immédiatement d'un pilote de classe B, les deux seront considérés comme premier en tour."

Je crois que monsieur Viau a bien expliqué ça; c'est parce qu'il faut toujours qu'il y ait un pilote classe B disponible pour les navires?

R C'est ça.

LE PRESIDENT:

Q En d'autres termes, le gros du trafic, c'est de classe B?

R Classe B.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Article 67:

"Les pilotes de la classe C 1 seront exempts de prendre les chars."

R Pour la bonne raison que si on pourrait s'adonner d'avoir cinq C 1 qui se suivent sur la liste, et si Trois-Rivières demande des pilotes, et qu'on leur envoie trois ou quatre C 1, et tous les navires qui se présentent sont des B, autant dire que Trois-Rivières n'a pas de pilote - il n'a pas de pilote pour ces navires-là.

Comme les C 1 sont limités à deux mille tonnes, on envoie seulement les C 2 et C 3.

Q Parce que la plupart des navires...

R Sont de plus de deux mille tonnes.

LE PRESIDENT:

Q "Sont exempts de prendre les chars," - sont exempts de l'obligation de prendre les chars à leur tour de rôle, comme les autres de classe B pourront être obligés de le faire?

R Ils sont obligés de le faire, certainement, Votre Honneur.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Quand on dit "exempts de prendre les chars," c'est-à-dire qu'ils ne sont pas sujets à changer de station?

R C'est bien ça.

Q Maintenant, avant d'aller plus loin, je crois qu'il s'est produit, en fin de semaine dernière, un événement qui a trait à la discipline des pilotes; je crois qu'un pilote s'est rapporté à bord d'un navire, et il a été refusé par le commandant pour le motif que ce pilote aurait été en état d'ébriété.

Subséquemment, ce pilote a été envoyé à un deuxième navire, et le commandant de ce deuxième navire l'a aussi refusé pour le même motif?

R Oui.

Q Voulez-vous faire part de cet incident à la Commission, sans mentionner le nom du pilote, bien entendu?

R Nécessairement..... c'était samedi dernier, lorsque nous étions au Cap St-Michel, nous avons vu passer le navire, le "Thors Carrier", et c'est le premier navire qui a refusé le pilote sous la mention que le capitaine le refusait à cause de son état.

Après avoir rencontré monsieur Viau, le commis a remis le pilote en question en tour, et un peu plus tard dans la soirée, le pilote a été assigné à un autre navire, et là encore, il a été refusé.

Nécessairement, ces cas sont très délicats et très difficiles à décider, parce que normalement, les capitaines se refusent à faire une déclaration écrite.

Si nous n'avons rien d'écrit, nous n'avons rien sur quoi nous baser.

Alors, quand le pilote m'a téléphoné à la maison le soir, après mon retour, il m'a demandé s'il pouvait venir me voir pour que je puisse juger de son état.

J'ai dit que non, même qu'il viendrait, que je ne suis pas médecin, que mon témoignage - pour se faire protéger par moi ne vaudrait rien, surtout si j'avais une plainte écrite du capitaine.

Je lui ai conseillé d'aller à une clinique médicale, faire prendre son sang pour un test, s'il voulait se protéger, et faire spécifier par un médecin qualifié son état.

Je n'ai pas eu de nouvelles qu'il les fait, et nécessairement, j'ai été retenu ici une partie de la semaine.

Le pilote est encore en devoir, et dès lundi, je le fais enlever de la liste. J'ai reçu la plainte du capitaine du Thors Carrier, et je dois reçevoir celle du Sterno, du deuxième navire et qu'on aura reçu la première plainte du capitaine du premier navire, je ferai venir le

pilote à mon bureau, et là je vais commençer l'enquête.

Q Bien, à la suite de la première plainte, voulez-vous nous faire part un peu du détail de ce qui se serait produit, ou du mécanisme qui a suivi: le pilote est nommé pour un navire, il s'en va à bord du navire, le capitaine refuse de l'avoir. Alors, ce pilote-là, qu'est-ce qu'il fait? Est-ce qu'il retourne à la station?

R Il retourne à la station.

Q Et qui a-t-il rencontré à la station?

R A la station, il y avait d'autres pilotes, il a rencontré d'autres pilotes, les deux commis, un homme de signaux et un homme de pilotage, et d'après eux, ça semblait normal.

Q Maintenant, est-ce qu'à ce moment-là quelqu'un a communiqué avec vous, lors du retour du pilote à la station, après son premier refus?

R D'abord, j'étais en route, j'étais avec la Commission, je n'étais pas à mon bureau; le commis a communiqué avec monsieur Viau; monsieur Viau m'a dit qu'il s'est informé, parce que c'était la question de remettre le pilote en devoir ou de l'envoyer chez lui.

Monsieur Viau a demandé au commis, il lui a demandé: D'après vous, quelle est la situation?

Q On fera venir monsieur Viau.

R C'est ça, vous ferez venir monsieur Viau pour le questionner là-dessus.

LE PRESIDENT:

Q Maintenant, qu'est-ce qui est arrivé pour le navire?

R On lui a envoyé un autre pilote immédiatement.

Q Il y a eu un délai de quelques minutes?

R Ah, à peine.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Dans ces cas où un capitaine refuse un pilote, est-ce que vous attendez que le pilote soit revenu à la station avant d'envoyer un autre pilote?

R .....

Q Quel est le mécanisme qui est suivi?

R Nécessairement, je ne crois pas qu'un agent qui représente un capitaine, à qui le capitaine demande de relever un pilote, sur la parole du capitaine, je ne crois pas qu'il le fasse à la légère.

Donc, les cas - ces quelques rares cas sont assez graves qu'on est certain, et on agit avec la certitude que l'agent qui représente le capitaine n'agit pas d'une façon inconsidérée, et que le cas est grave.

Nous n'attendons pas, et nous remplaçons le pilote immédiatement.

Ensuite, nous faisons notre enquête.

Q Dans le premier cas de refus, qui a avisé votre station que le pilote était en état d'ébriété?

R C'est l'agent.

Q C'est l'agent qui a communiqué avec votre station?

R A la demande du capitaine; c'est ce que l'agent lui-même m'a dit.

Q Aussitôt que vous avez reçu cette information-là de l'agent, vous avez envoyé un autre pilote?

R Le bureau a envoyé un autre pilote immédiatement.

Q Immédiatement?

R Oui.

Q Et est-ce que c'est la procédure que vous suivez?

R Oui, c'est la procédure habituelle qui est suivie, oui monsieur.

Q Dans tous les cas d'incidents semblables?

R D'incidents semblables. Heureusement, ça n'arrive pas souvent.

Q Est-ce que le pilote a été remis sur la liste?

R Il a été remis sur la liste, comme je vous disais, sur la foi de témoignages de gens qui étaient dans le bureau.

Q Et c'est monsieur Viau...

R Monsieur Viau a pris la décision de le remettre en tour.

Q De le remettre en tour?

R Oui.

Q Alors, le pilote a été remis en tour?

R Le pilote a été remis en tour.

Q Et il a été envoyé à bord d'un autre navire. Maintenant, comment votre station a-t-elle été avisée du deuxième refus?

R C'est par l'agent encore.

O Par l'agent encore?

R Par l'agent, oui.

LE PRESIDENT:

Q Le même agent ou un autre agent?

R Un autre agent, Votre Honneur.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Et lorsque l'agent s'est plaint, est-ce que vous avez envoyé un autre pilote?

R On a tout de suite envoyé un autre pilote, et là, le pilote est revenu au bureau, et c'est là qu'il m'a appelé.

Q Est-ce qu'il y a moyen, suivant vos records, de savoir les délais qui se sont écoulés entre le temps où le premier pilote s'est présenté à bord du navire, et le temps où le deuxième pilote s'est présenté à bord du navire?

R Certainement.

Q Pourriez-vous obtenir cette information-là pour la continuation des audiences en septembre?

R Certainement, avec plaisir.

Q Afin d'établir aussi exactement que possible le retard qui aété causé au navire?

R Certainement.

LE PRESIDENT:

Je comprends qu'il y a eu entente entre les procureurs pour suspendre l'examen en chef de ce témoin, pour permettre de poser des questions relativement au tour de rôle et aux règlements qui ont été produits, et ce sur quoi a porté l'enquête à date.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

C'est ça, Votre Seigneurie. D'ailleurs, j'aurai seulement une question à poser, Votre Seigneurie. Quant à la fonction de monsieur Melançon, je pense que je suis mieux de reporter ces questions à plus tard.

Q Sur les règlements pour l'administration du tour de rôle pour les pilotes du district de Montréal - Québec, produit comme pièce 565, ces règlements ont été préparés en collaboration très étroite avec la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central, n'est-ce pas?

R C'est un fait, oui.

Q Si je comprends bien, vous avez eu plusieurs réunions avec ces pilotes, au sujet de ces règlements, à chaque année?

R C'est ça.

Je voudrais faire une correction, ici: Je crois avoir dit hier que c'était depuis cinq ans; c'est depuis trois ans, seulement.

Q Et je dois comprendre aussi que lespilotes eux-mêmes vous ont approché pour avoir ces règlements par écrit, de façon à faciliter l'opération du tour de rôle?

R Oui, comme je l'ai mentionné hier, Me Lalonde, dans l'historique que j'ai fait au début, c'est que nous avions commencé à rédiger certains règlements généraux d'application, et c'est à la suite de ça, comme ça portait de bons fruits, et que l'expédition devenait de plus en plus complexe, il a fallu établir des règlements de base pour que chaque pilote soit au courant de quelle façon on agit dans la circonscription.

Q Est-ce qu'à votre avis ces règlements ont amélioré l'efficacité du service de pilotage?

R Enormément.

Q Est-ce qu'ils ont amélioré les services rendus aux navires?

R Par le fait même, oui.

LE PRESIDENT:

Q C'est une refonte de tous les règlements qui avaient été commencés depuis une vingtaine d'années?

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Je pense que c'est plus que ça, Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:

Q Il y avait une vingtaine de règlements, vous avez dit, qui existaient?

R Ah, certainement.

Q Vous en avez fait une refonte, et en plus de ça, vous avez complété le champ des règlements?

R C'est ça.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Je vois qu'à l'article 11 de ces règlements, vous dites que quand un pilote est ordonné pour un bateau, il devra aller rencontrer le capitaine et discuter des conditions avec lui. Est-ce que le travail accomplit pour le capitaine, à cet égard, apparaîtrait sur la carte de pilotage?

R Non, ça n'apparaît pas sur la carte.

Q Ceci n'est donc pas considéré comme du travail accompli par le pilote?

R Bien, il n'en est pas fait mention sur la carte de pilotage, le "pilot source form", seulement, c'est

une question de navigation.

Q Le temps qu'il consacrerait à ceci ne serait pas calculé comme travail du pilote, à la fin de l'année, dans vos statistiques?

R Non. Ca dépend de l'heure, nécessairement, à laquelle le pilote arrive à bord; s'il arrive à bord quelques minutes avant, il peut avoir ces quelques minutes là pour discuter avec le capitaine.

Il n'en est pas tenu compte sur la carte de pilotage; il n'y a aucune mention de ça.

LE PRESIDENT:

Q Alors, sur l'exemple qui a été produit, on voit ici, à la pièce 556 "time reported 16.55, et sailed time 17:00". Alors, là, il a eu cinq minutes pour se préparer, avant que le bateau soit en marche?

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q "Reported time", sur ces cartes, est bien, n'est-ce pas, l'heure pour laquelle le pilote a été appelé pour le navire, n'est-ce pas?

R Maintenant, ici, j'aimerais à faire une mise au point: Sur la carte "pilot source forme", vous avez le premier carreau qui est le "ordered time"; ceci représente l'heure à laquelle le pilote est appelé. Le pilote est supposé mettre l'heure, si on l'appelle à

midi, il est supposé mettre: midi.

LE PRESIDENT:

Q Appelé par votre bureau?

R Appelé par notre bureau.

Q Et non pas: Commandé pour le bateau?

R Non. C'est l'heure que le bureau l'appelle pour son bateau.

Disons qu'un navire demande un pilote à 14:00 heures, alors, nous l'appelons à douze heures (12.00).

Alors, le pilote, sur sa carte, dans le premier carreau, doit mettre: 12:00, et dans le deuxième carreau: 14:00 heures, l'heure à laquelle il est demandé à bord, même qu'il arrive deux minutes, cinq minutes ou dix minutes avant, il n'en fait pas mention sur la carte, il est demandé à 14:00 heures, donc: 14:00 heures apparaît.

S'il part à 17:00 heures, c'est ce qui fait nos calculs de déductions entre 14:00 heures et 17:00 heures.

Q Alors, dans l'exemple que j'ai ici, c'est marqué: "ordered time" 16:00 heures. Alors, vous avez envoyé votre téléphone à 16:00 heures, et vous lui avez dit de se rapporter à 16:55 heures?

R D'après la carte, oui.

Q "Reported time," 16:55, alors, il a pu arriver là à 16:30 heures?

R Nécessairement.

Q 25 minutes avant?

R Oui.

Q Mais il va marquer seulement l'heure que vous lui avez dit de se rapporter?

R C'est ça.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Et le "reported time", à toutes fins pratiques, c'est l'heure à laquelle le navire veut avoir le pilote à bord?

R C'est bien ça.

Q Ceci laisse entendre que normalement, le pilote devrait être là quelques minutes avant?

R Souvent. Et dans le cas comme hier, que le capitaine Eman est descendu avec un pilote sur l'Empress of Britain, le pilote se rend 25 minutes, au moins, une demi-heure à vingt-cinq minutes avant l'heure fixée.

Q Vous n'avez aucun dossier - vous ne gardez aucun record de ceci? Il n'y a aucune façon de savoir quand est-ce que le pilote se rend en fait?

R Non.

LE PRESIDENT:

Q Alors, pour préciser une dernière fois: "reported time", ce n'est pas un fait, c'est un ordre; c'est le temps ordonné, ce n'est pas un fait, ce n'est pas

le fait de l'arrivée?

R Le temps de l'arrivée n'apparaît pas sur la carte.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Le temps de l'arrivée n'apparaît pas sur la carte, et le fait de l'arrivée, règle générale, et, j'en suis sûr, dans la majorité des cas, le fait de l'arrivée précède l'heure indiquée sur la carte?

R C'est ça.

Q N'est-ce pas?

R C'est bien ça, monsieur.

Q Une question en rapport avec l'article 11, encore une fois: Au printemps, je crois comprendre que les pilotes pourront, par exemple, être appelés à aller assez souvent à bord des navires pour discuter des questions climatiques, en particulier avant le départ du navire?

R Oui, c'est ça.

Q Et on va décider, comme le cas que vous avez donné, de ne pas partir, de retarder de quelques heures; le pilote reviendra, et peut-être que là, de nouveau, il sera encore décidé de retarder le départ?

R Oui.

Q Dans de tels cas, vous n'avez aucune indication sur les cartes depilotage quant au temps consacré par le pilote à ces fontions?

R Bien, dans le cas d'un navire retardé, si un navire demande un pilote à bord, pour partir - vous mentionnez le printemps, ça peut êtrel'automne, la même chose, quand la mauvaise température prend; on demande un pilote à bord pour six heures (6:00) du soir, et à cause de conditions adverses, le pilote se rend à bord, il demande au capitaine de retarder, pour la sécurité, de retarder le départ de son navire au lendemain matin, le pilote va marquer sur sa carte: Reported time, il va mettre la date qu'il s'est rendu à bord, à six heures le soir, et le temps qu'il est parti le lendemain matin, et l'heure qu'il est débarqué ensuite à l'endroit.

Q Est-ce qu'on lui paye de la détention pour toute la nuit?

R Non, pas dans ces cas-là.

Q Il n'y a pas de détention en vertu de votre règlement, à cause de ce qu'on appelle: mauvaise température?

R C'est bien ça.

Q Alors, il n'y aura pas d'indemnité, et en outre, ça n'apparaîtra pas dans vos calculs, en aucun moment, là-dessus, comme ayant été du temps de travail avant six heures le lendemain matin?

R Non, parce que le pilote indique en plus sur sa carte l'heure réelle de son départ, pour finir à telle heure.

Q Et vous ne tiendrez compte que de l'heure

de son départ pour savoir s'il a travailléou pas?

R Je ne fais pas les calculs.

Q L'article 12, vous référez à la période de repos; si je comprends bien, il s'agit de périodes qui ont été adoptées, durant lesquelles, en principe, un pilote ne sera pas appelé à aller à bord d'un navire?

R C'est bien ça.

Q N'est-il pas vrai, cependant, que le pilote est quand même susceptible d'être appelé, même durant cette période de repos?

R C'est un fait.

Q Il demeure, en conséquence, il demeure susceptible d'être convoqué?

R C'est ça. S'il y a urgence, on va certainement l'appeler chez lui, si on est à court, on appeler tous ceux-là qui sont en vacances.

LE PRESIDENT:

Q Pour en revenir à votre question de tout à l'heure sur le paragraphe 11, lorsqu'on demande un pilote pour se rendre à un navire, comme dans l'exemple ici, à 16:55 heures, s'il arrive à 16:55 il n'est pas en retard, et ce sera à ce moment-là que uniquement il devra consulter le capitaine, et le pilote prendra tout le temps nécessaire pour discuter avec le capitaine, et si ça prend une demi-heure, le navire partira seulement une demi-heure plus tard, et on aura la différence que

de 16:55 et 17:00 heures; ou bien le pilote est arrivé avant le temps, et il a eu le temps de discuter avec le capitaine, ou bien il est arrivé à 16:55, et ç'a pris cinq minutes.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Qu'il plaise à la Cour, les heures mentionnées "reported time" si ma mémoire est bonne a été indiqué par monsieur Viau comme étant l'heure réelle de l'arrivée du pilote à bord du navire.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
C'a été interprété comme ça.

LE PRESIDENT:
C'est pour ça que je voudrais vérifier. Alors, s'il y a nécessité, vous ferez vérifier. La preuve établit que le "reported time", c'est l'heure où on a demandé au pilote de se rendre à bord du navire, et ce n'est pas le fait de l'arrivée, c'est simplement le fait de l'ordre.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Je vais sûrement relever le témoignage de

monsieur Viau sur cette question-là, Votre Seigneurie.

LA COUR:

C'est ça.

ADVENANT 1:00 HEURE P.M. LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le douzième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois:

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Qu'il plaise à laCommission, une vive discussion s'est élevée immédiatement après l'ajournement au sujet de l'heure qui doit être insérée dans l'espace indiqué comme " reported time" sur la pièce 556, et je dois vous avouer que les opinions diffèrent: Quelques uns prétendent que c'est l'heure à laquelle le pilote s'en en fait embarqué qui doit être entrée à cet endroit; d'autres, c'est l'heure à laquelle on a ordonné au pilote de s'embarquer.

Je suis aussi avisé, Votre Seigneurie, qu'une conférence a été convoquée à Québec il y a

quelque temps, à laquelle présidait monsieur Gendron, autrefois surintendant régional, pour expliquer ce que l'on voulait comprendre par l'expression "reported time".

De toute façon, Votre Seigneurie, en septembre, nous verrons à soumettre à la Commission un échantillonnage d'opinions sur cette question.

LE PRESIDENT:
Vous n'avez pas vérifié le témoignage de monsieur Viau, hier?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Voici, quant à monsieur Viau, je me souviens distinctement que dans son examen en chef, il a déclaré que dans cette case on devait mettre l'heure à laquelle le pilote s'est embarqué.

Mais, mon confrère monsieur Lalonde me dit qu'en transquestion, monsieur Viau aurait donné une réponse contraire, et je crois que mon confrère a raison, parce que je me souviens que mon confrère a posé la question, et monsieur Viau a répondu tout simplement "oui.

De toute façon, ce point va être éclairci plus tard.

LE PRESIDENT:

Deuxièmement, une chose que nous voudrions savoir, c'est: En fait, qu'est-ce que les pilotes ont mis, à date, à cet endroit-là?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

C'est ce qui va être le plus difficile à établir devant la Commission, parce que certains pilotes mettent le temps auquel ils s'embarquent; d'autres mettent le temps auquel ils doivent se rapporter.

LE PRESIDENT:

Ca montre qu'il pourra y avoir amélioration à la formule en question, et que les statistiques vaudraient plus ou moins relativement à ces heures-là.

JACQUES MELANCON -

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Melançon, ce matin, je pense que vous deviez compléter une pièce qui a été produite comme période de repos. J'en ai une copie ici, pour la section Québec - Trois-Rivières; est-ce que c'est bien ça?

R Ceci est la même, elle a déjà été produite ici,

vous avez: Montréal, Trois-Rivières, qui complètent pour les deux sections.

O Avec votre permission, Votre Seigneurie, est-ce qu'on pourrait produire ce document comme étant la liste complète? La numéro a déjà été produit: 569 - liste complète des périodes de repos pour les pilotes de la circonscription de Montréal, naviguant sur le fleuve St-Laurent entre Québec et Montréal.

Ce matin, monsieur Melançon, à l'ajournement je vous avais demandé si le pilote, dans sa période de repos, était sujet à rappel. Je crois que vous avez répondu...

R Affirmativement, oui.

Q D'après la liste qui a été produite concernant la circonscription de Montréal et pour les pilotes du fleuve, je crois comprendre qu'il y a deux périodes - qu'il y a une période de trois jours pour chaque pilote, dans les mois de mai et juin, c'est-à-dire une période de trois jours sur les deux mois, un période de cinq jours sur les deux mois de juillet et août, et une période de cinq jours sur la période de septembre et octobre, n'est-ce pas?

R C'est bien ça, oui.

Q Ce qui fait un total de onze jours?

R Onze jours, c'est ça.

O En ce qui concerne les absences, monsieur

Melançon, n'est-il pas vrai que la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central a fait de fréquentes démarches auprès de vous en vue d'en arriver à un système qui établirait un contrôle strict des absences et des motifs d'absences?

R C'a été le cas, oui.

Q Et que la Corporation a toujours tenu à ce que les absences soient réduites au minimum?

R C'est ça. J'ai toujours eu la plus grande coopération de la Corporation des Pilotes, et nous avons toujours cherché à améliorer le service.

Q Maintenant, je voudrais vous poser une question en rapport avec la discipline généralement: N'est-ce pas un fait que la Corporation des Pilotes a aussi insisté auprès de vous pour qu'une discipline très stricte soit appliquée?

R Oui, c'est vrai.

Q Est-ce que vous avez jamais eu des démarches de la Corporation ou d'officiers de la Corporation en vue, si on pourrait dire, d'obtenir un relâchement de la discipline dans la circonscription?

R Jamais de telles démarches.

Q Je vous réfère au paragraphe 41 des règlements que vous nous avez soumis; lorsqu'un pilote interrompt un voyage pour la convenance du navire, disons, à Sorel, et qu'il le reprend sur la section, vous avez mentionné qu'il y avait deux actes de pilotage, dans certains cas?

R Oui.

Q Maintenant, de cette façon, il n'y a aucune allocation de temps, on ne tient pas compte des heures qu'il pourrait passer en dehors de la station de pilotage ou du domicile de la station de pilotage, entre ces deux voyages-là?

R Non, parce que le pilote, en arrivant à Sorel, se rapporte comme ayant terminé son voyage; il reste à la disposition du bureau de Sorel, si Sorel lui demande de rester et de retourner à bord pour l'heure voulue, et il n'y a pas de charge entre ces deux heures-là.

Q A l'article 46, vous avez expliqué les raisons pour lesquelles les pilotes qui changent de tour prennent la place l'un de l'autre, et vous avez mentionné qu'il s'agissait d'une question de convenance entre les deux pilotes; mais est-ce qu'il n'y a pas aussi une question d'équité pour les autres pilotes qui sont sur la liste, de façon à ce qu'ils ne soient pas déplacés de quelque façon dans leur tour par des changements de tour?

R .....

Q La raison pour laquelle - je refais la question...

R Oui.

Q ... est-ce que la raison fondamentale pour laquelle les pilotes qui changent de tour prennent la place l'un de l'autre, n'est pas qu'on veut éviter de causer pré-

judice à tous les pilotes entre ces deux pilotes qui changent de tour, disons, de façon à ce que leurordre sur le tour de rôle ne soit pas déplacé?

R Par le fait qu'ils changent de tour, ils prennent la place l'un de l'autre; c'est pour la convenance d'un pilote qui veut partir plus vite.

Q Vous les plaçez à la place l'un de l'autre pour éviter de causer préjudice à des tiers?

R Un pilote qui est septième en tour, qui change avec un qui est vingt-cinquième, celui qui est dixième doit rester dixième. C'est pour ça qu'ils prennent la place l'un de l'autre.

Q Un pilote qui sans raison manque un tour est sujet à sanction de votre part, n'est-ce pas?

R A recommandation de sanction.

Q Une recommandation que vous faites aux autorités de pilotage à Ottawa?

R Aux autorités à Ottawa, oui.

Q Etes-vous au courant si à savoir si l'Association des Pilotes est en mesure de prendre des sanctions monétaires, aussi?

R Je suis au courant qu'ils en prennent, aussi.

Q Maintenant, les paragraphes 54 et 55 concernant les déplacements de navires, en particulier le paragraphe 55, si un pilote fait un déplacement de navire dans la circonscription de Montréal, est-ce que ça compte comme un voyage?

R Non monsieur.

Q Dans les statistiques qui ont été compilées, dans lesquelles on dit par exemple qu'un pilote de la circonscription de Montréal fera 123 voyages dans l'année, est-ce que ceci comprend les déplacements de navires?

R Non monsieur, il n'y a aucun déplacement de navire là-dedans.

Q Aucun déplacement de navire. Et, est-ce que les heures consacrées au déplacement sont entrées dans le calcul du fardeau de travail du pilote, à la fin de l'année?

R Ah, ça, c'est le ministère qui fait ça, à Ottawa.

Q Vous n'êtes pas au courant?

R Nous ne le faisons pas à Montréal, ici.

Q Mais vous êtes certain que les déplacements ne sont pas considérés comme des voyages?

R Absolument certain.

Q Vous avez parlé de l'enquête que vous êtes en train de faire concernant un pilote impliqué dans une plainte, en fin de semaine dernière, - en fait, une double plainte. N'est-il pas vrai que ce pilote n'est pas un membre de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central?

R Je crois qu'il n'est pas membre de la Corporation.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q En rapport avec les déplacements de navires dans le port, et les statistiques que nous avons eues sur monsieur O. Arcand, est-ce que vous pourriez nous donner, pour le mois d'août mil neuf cent soixante-deux (1962), le mois pour lequel on a déjà calculé les statistiques, le nombre de déplacements de navires que monsieur Arcand aurait faits soit à Trois-Rivières, Sorel ou Contrecoeur?

R En plus des voyages indiqués?

Q En plus des voyages indiqués?

R .....

TRANSQUESTIONNE par Me LEOPOLD LANGLOIS,c.r., pour Merchant Service Guild:

Q Monsieur Melançon, revenant aux questions qui vous ont été posées par Me Lalonde au sujet de l'article 11 des règlements régissant l'administration du tour de rôle, est-ce qu'il n'arrive pas qu'un pilote soit demandé à conseiller l'armateur ou le capitaine d'un navire, même sans aller à bord du navire?

R Qu'un pilote soit conseillé?

Q A ce qu'il soit demandé à conseiller, par exemple, est-ce qu'on ne demande pas, en certaines occasions, et je réfère au capitaine ou à l'armateur ou à l'agent, certains renseignements sur les conditions de navigation, auxpilotes, en dehors de leur devoir de pilote proprement dit?

R Le pilote arrive à bord avec lesinformations

qu'ils transmettent au capitaine, oui.

Q Mais, est-ce qu'il n'arrive pas qu'on appelle à votre bureau et qu'on demande à parler à un pilote pour avoir un avis sur le mouvement d'un navire à telle ou telle heure, ou soit dans telle ou telle condition?

R Oui, la chose se fait.

Q Ca se fait régulièrement, n'est-ce pas?

R Oui, la chose se fait.

Q Et en aucun endroit les statistiques ne tiennent compte du temps que les pilotes prennent à émettre ces avis?

R Non.

Q Il a été question du cas de navire retardé par le fait du pilote; est-ce que vous n'avez pas également des retards de navires par le fait du capitaine, de l'armateur ou de l'agent?

R Non, nous n'avons pas ça.

Mais, si le retard est assez prolongé, nécessairement, le pilote le montre sur sa carte de pilotage, et ça peut entraîner une détention.

Q A condition que le retard ainsi causé dépasse une heure?

R C'est bien ça, oui.

Q Maintenant, il a été question également de pilotes qui ont été refusés par les capitaines ou les agents pour cause, par exemple, d'abus de liqueurs alcooliques.

Est-ce que la même chose - vous n'avez pas eu des rapports déjà sur les pilotes qui auraient été hésitants à prendre des navires parce que le capitaine était dans le même état?

R Je n'ai pas eu de rapport écrit, mais quelques pilotes m'ont mentionné le fait, quelques fois.

Q Vous avez mentionné ce matin qu'en rapport avec l'incident de la fin de semaine, dont il a été question à deux reprises déjà, que lundi vous feriez votre enquête, et que vous enleveriez le pilote du tour de rôle?

R Oui, pour qu'il vienne comparaître à mon bureau, oui.

Q Advenant que le résultat de l'enquête soit à l'effet que ce pilote n'était pas coupable, est-ce qu'il va recevoir une compensation pour le tour de rôle qu'il aura perdu?

R Je ne crois pas, non.

Q Est-ce que ça n'arrive pas - est-ce que ce n'est pas un fait qu'assez souvent, des pilotes, ainsi, sont enlevés du tour de rôle en vue de certaines enquêtes, même qui ne les impliquent pas, et qu'ils ne reçoivent jamais aucune compensation pour le tour de rôle ainsi perdu?

R Oui, c'est un fait.

Q Est-ce qu'il n'est pas exact également que les pilotes, en regard de certaines enquêtes, sont ainsi enlevés du tour de rôle pour des périodes assez longues, à la demande d'Ottawa?

R ..... la chose peut arriver, oui.

Q Et qu'encore là, il n'y a aucune compensation pour la perte du tour de rôle?

R Pas que je sache, non.

(Le témoin est contre-interrogé en anglais par Me Mason).

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Melançon, vous avez dit ce matin que lorsqu'un capitaine décide de refuser un pilote, décision qui vous est transmise par les agents, vous aviez toujours eu raison de croire que l'incident était sérieux, ou la raison était sérieuse, n'est-ce pas?

R Certainement.

Q Dans le cas qui a été discuté ce matin, le cas du Thors Carrier, il n'y a pas de raison de douter du refus du capitaine d'accepter le pilote qui a été envoyé; il était basé sur des raisons sérieuses du fait qu'il pouvait y avoir eu ivresse?

R Je pourrais difficilement concevoir qu'un capitaine fasse une telle accusation sans que, pour sa part, il croit qu'elle ait fondement.

Q Je voudrais vous référer, si vous voulez bien, à la section 14, sous section 3 du règlement général de la circonscription de pilotage de Montréal, qui se lit

comme suit:

"Le surveillant, s'il a des motifs raisonnables de croire que les facultés d'un pilote ou d'un apprenti à la veille d'être de service sont affaiblies par suite de l'usage de boissons enivrantes ou de narcotiques, devra immédiatement rayer le nom de ce pilote ou de cet apprenti de la liste des affectations, faire une enquête, etc." et présenter son rapport à Ottawa. Je ne veux nullement vous mettre en cause personnellement, mais dans le cas qui nous occupe, n'y aurait-il pas eu lieu de rayer le n om du pilote refusé par le capitaine du Thors Carrier, jusqu'à temps que vous puissiez faire enquête?

R Voici, il est bien dit "s'il a des motifs raisonnables de croire." Je ne les avais pas.

Il me fallait attendre la plainte écrite du capitaine, que j'ai reçue depuis; mais, le jour même, il fallait toujours se baser sur quelque chose. Je n'avais pas vu le capitaine, je n'étais pas là pour voir le pilote, et avant d'avoir des motifs raisonnables de croire que les facultés de ce pilote-là étaient affaiblies par l'usage de boisson, bien, il me fallait autre chose plus concret que cela pour pouvoir enlever son nom de la liste.

Q Ne croyez-vous pas qu'il aurait été plus prudent de le faire? Evidemment, si vous recevez le rapport du capitaine deux ou trois jours plus tard, il est un peu tard pour prendre cette mesure d'enlever le nom du

pilote de la liste.

R Voici ce qui a été fait: Au bureau, nous avons - le pilote, après avoir été refusé, s'est en retourné au bureau. Donc, il était là en présence de deux commis du pilotage, et il y avait aussi d'autres pilotes qui étaient là; et avant d'être mis en tour, d'être laissé sur la liste, monsieur Viau, à qui le commis a référé, a pris ses informations, a demandé au commis quelle était son impression à lui, si le capitaine avait des raisons de croire - d'après le rapport du capitaine, s'il y avait raison de croire que tel était le cas.

Et, d'après les témoignages obtenus, d'après eux, le pilote était parfaitement normal.

Donc, ça laissait un doute tout de suite, et pour ne pas enlever indûment le nom d'un pilote de sur la liste avant qu'il soit prouvé que réellement il y a quelque chose d'anormal, il y a certainesprécautions à prendre, parce qu'autrement, on peut se faire taper sur les doigts, aussi.

Q Croyez-vous que dans un cas comme ceci, même s'il y avait doute, il n'y avait pas de chance à prendre, et votre commis devait au moins vous laisser à vous-même la décision, et dans l'intervalle enlever le nom du pilote de la liste.

R Bien, dès que j'enlève son nom de la liste,

il y a déjà préjudice à son égard.

Q Vous admettrez avec moi qu'il peut y avoir préjudice plus grand s'il est envoyé dans un état comme celui qu'on nous a décrit.

R Bien, si réellement d'après le rapport du capitaine, si le pilote - si ce pilote-là avait été dans un tel état que le laissait supposer sa plainte, et si ç'avait été vrai, je suis certain que sur quatre personnes qui étaient là et qui l'ont vu, qu'il y en a une au moins qui aurait vu que la chose était vraie.

Q A tout événement, monsieur Melançon, vous allez continuer votre enquête et donner les raisons pour lesquelles ce même pilote, quelques heures après, a été refusé par le capitaine d'un autre navire, et qui apparemment n'était pas au courant du premier incident, puisqu'il s'agissait d'un agent différent?

R C'est bien ça.

Q Monsieur Melançon, j'attire votre attention sur le règlement numéro 10 des règlements pour l'administration du tour de rôle, qui se lit comme suit:

"Lorsqu'un navire arrête à Québec pour la quarantaine, un pilote ne sera ordonné que lorsque le capitaine demandera son pilote. Ce navire sera considéré comme un navire dans le port."

Est-ce que l'application de ce règlement peut donner lieu à un retard pour le navire concerné?

R Je ne crois pas, non.

O Vous ne croyez pas?

R Non monsieur.

Q Vous n'avez pas de cas où il y aurait eu retard, vu l'application de cette règle?

R Jamais, surtout pour la quarantaine à Ouébec, jamais.

Q J'attire maintenant votre attention sur l'article 11, deuxième partie...

LE PRESIDENT:

Pour cette partie-là, nous pourrons la vérifier à Québec en passant.

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q J'attire votre attention maintenant sur le règlement numéro 11, deuxième partie:

"Sur l'avis de ce pilote, si le navire est retardé, pour cause de sécurité, le pilote doit rester assigné à ce navire et aviser les intéressés du temps qu'il doit partir."

R Oui.

O Dans un cas où les conditions atmosphériques ne permettent pas le départ du navire, qui décide si le pilote doit rester à bord ou quitter son navire?

R Dans le cas de mauvaise température, le pilote

n'a pas à vouloir changer de navire, parce qu'il est ordonné pour ce navire-là, et c'est à lui de le descendre, - c'est à lui de le piloter.

O Est-ce qu'il restera à bord de ce navire, ou s'il descendera à terre?

R Là, il s'entend avec le capitaine, et si le départ qui était supposé être le soir précédent, est remis au lendemain matin, il peut s'arranger avec le capitaine; donc, vous êtes à quai, à sûreté, je peux aller à terre, et je reviendrai pour le départ.

LE PRESIDENT:

Il peut y avoir ces cas où il y a combinaison de facteurs, comme par exemple là où il faut la marée pour monter un navire, à cause du tirant d'eau; si on n'est pas prêt à partir à telle heure, ça peut être remis à la marée suivante, sept heures plus tard.

Mais dans les autres cas où la brume peut se lever d'une minute à l'autre, ça peut être différent.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Fédération des Armateurs du Canada:

Q Si le pilote reste à bord, et si sa détention est de plus d'une heure, est-ce qu'il a droit à un dédommagement ?

R Pas dans les cas de mauvaise tempétaure, non.

Q Monsieur Melançon, il n'y a pas, je comprends, en ce qui regarde les pilotes portuaires, les pilotes du port de Montréal, de grade hiérarchique, il n'y a pas de grade; tous sont du même grade?

R C'est bien ça, oui.

Q Ces pilotes portuaires sont des pilotes spécialement entraînés pour, par exemple, faire des déplacements, n'est-ce pas, de navires, dans les limites du port?

R Dans les limites du port de Montréal, oui.

Q C'est un de leur travail principal, ça?

R C'est leur seul travail.

Q C'est leur seul travail, en fait. Vous nous avez dit que parfois, il y alieu de faire des déplacements ailleurs que dans le port de Montréal, comme à Contrecoeur, à Varennes, à...

R A Sorel.

Q ... à Sorel. Dans le cas de ces déplacements, vous appelez un pilote fluvial, n'est-ce pas, parce que le déplacement se fait en dehors des limites de la division ou de la zone d'activités des pilotes portuaires.

R C'est bien ça, oui.

Q Bien que le travail, en fait, fait par le pilote fluvial est de la même nature que celui fait par le pilote portuaire?

R C'est bien ça, oui.

Q Vous nous avez également mentionné, - et j'attire ici votre attention sur la section 14 des règlements, qui se lit comme suit.

"Tout pilote qui aura à ancrer à la Longue Pointe pour un court laps de temps devra donner les signaux appropriés au Cap St-Michel pour donner le temps d'envoyer un pilote du port."

Vous nous avez souligné qu'il se fera un changement de pilote, mais vous n'avez pas expliqué ce qu'il faut entendre par "un court laps de temps". Voulez-vous nous dire qu'est-ce que ça veut dire?

R Un court laps de temps, simplement par le fait qu'un navire va mouiller à la Longue Pointe, même que ce serait cinq minutes, le sachant, en passant au Cap St-Michel, le pilote de la rivière doit donner le signal approprié pour être remplacé par un pilote de port à la Longue Pointe.

Q Et à chaque fois que le navire entre à l'ancre, il y aura relève de pilote?

R Normalement, oui.

Q Tous les navires qui viennent du large, de la mer, pour entrer dans la voie maritime, doivent faire un stage à la Longue Pointe?

R Supposé, oui.

Q Dans tous ces cas, vous aurez relève de pilote à

la Longue Pointe?

R C'est bien ça, oui.

Q Maintenant, si vous avez un navire qui doit mouiller à Lanoraie parce qu'il y a congestion, soit dans le port de Montréal, soit dans la voie maritime, il y aura également relève de pilote à Lanoraie, n'est-ce pas?

R Oui, un pilote de rivière, par exemple, mais pas nécessairement; tout dépend du temps que le navire va ancrer à Lanoraie.

Q Quel est le temps requis pour qu'il y ait relève?

R Ah, si un navire ancre à Lanoraie, il va être plus longtemps qu'une journée, le capitaine va renvoyer son pilote et en faire venir un autre ensuite pour le temps voulu.

Q Prenons le cas d'un navire qui doit entrer dans la voie maritime, qui aurait à mouiller à Lanoraie pour un certain nombre d'heures; il y aura relève à Lanoraie du pilote fluvial qui a monté jusque là, par un autre pilote fluvial lorsque le navire partira de Lanoraie en montant?

R C'est bien ça.

Q Rendu à la Longue Pointe, alors que le navire doit jeter l'ancre, il y aura une deuxième relève du pilote fluvial par un pilote du port?

R C'est bien ça, parce que le navire est en fait dans le port de Montréal.

Q Et dans tous les cas de ces déplacements à Contrecoeur, déplacements à Lanoraie, à Longue Pointe, quand il s'agit d'un pilote fluvial, vous devez tenir compte des grades hiérarchiques des pilotes requis, c'est-à-dire, envoyer un pilote A, selon le tonnage du navire qui requiert ce pilote, n'est-ce pas?

R Oui, c'est bien ça.

Q Au contraire, si vous êtes dans une zone, disons, de Montréal à Sorel, les pilotes portuaires auraient juridiction pour faire ce travail; vous n'auriez pas à vous occuper de ce problème des différents grades de pilotes qui doivent être affectés aux navires?

R Non, parce que les pilotes du port de Montréal n'ont rine qu'un titre.

Q Et dans le cas hypothétique que je vous ai donné, un navire partant de Lanoraie pour entrer dans la voie maritime, et devant être amené à Longue Pointe, le même pilote, si les pilotes portuaires, pour faire ce travail, resteraient à bord de Lanoraie jusqu'à ce que le navire soit entré dans la voie maritime?

R Bien, pas nécessairement. Encore là, tout dépendrait du temps que le navire peut être ancré à la Longue Pointe; si le capitaine garde le pilote à bord, parce que son voyage est complété, rendu à Longue Pointe...

Q L'examen, je crois, par les autorités de la voie maritime est un examen qui requiert normalement combien de temps?

R Ah, ça peut varier entre une heure et un peu plus; ça dépend, des fois plus.

Q Alors, il est à présumer, monsieur Melançon, que si le pilote portuaire était déjà à bord, pour un temps d'une heure, il ne se ferait pas de relève de pilote, quitte à payer des frais de détention pour une heure, s'il y a lieu?

R Peut-être, mais il y aura un nouvage quand même par le fait que le navire part de Lanoraie pour se rendre à la Longue Pointe, ça devient la fin d'un voyage, même que le pilote resterait à bord pour compléter le voyage à la voie maritime, ce serait encore un nouvage.

Q Mais avec le même pilote?

R Avec le même pilote, oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Il y a combien de milles de Lanoraie à Longue Pointe?

R Lanoraie à Longue Pointe, 27 ou 28, à peu près..... 30 milles.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Et de Longue Pointe à l'entrée de la Voie Maritime?

R De Longue Pointe à l'entrée de la voie maritime c'est à peu près cinq milles..... mettez cinq milles, oui,

cinq milles.

Q Monsieur Melançon, tout au cours de la lecture des règlements pour l'administration du tour de rôle, je vois la mention: "Pilote envoyé par les chars."

Quels sont, en fait, les moyens de locomotion habituels?

R Nous nous imposons, autant que possible, quand nous demandons le surplus de pilotes, qu'il y ait un train pour les transporter; je sais que la majorité préfère voyager par train.

Mais, nécessairement, avec le trafic qui se passe, et avant qu'on ait un peu la certitude, dans les bureaux d'expédition, que nous allons avoir besoin de pilotes additionnels, bien, parfois, il faut prendre d'autres moyens: Il y en a même qui se rendent avec leur propre automobile; d'autres prennent l'autobus, et d'autres le train.

Q Vous nous avez dit également que parfois il arrivera, et même assez souvent d'avoir à envoyer, cinq, dix, même quinze et plus pilotes d'une station à l'autre. Est-ce que d'après votre expérience il y aurait avantage à choisir un moyen de transport uniforme, comme par exemple la location d'une wagonnette, "station wagon", pour transporter les pilotes?

R Le transport des pilotes, le grand nombre que vous mentionnez, dix, treize, quinze, c'est très rare;

c'est plutôt cinq, par groupe de cinq, des fois trois.

On tient au minimum, toujours, la demande de transfert, pour éviter que les pilotes voyagent inutilement, se déplacent inutilement et par le fait même soient retardés dans leur tour.

Q D'après le système présentement suivi, est-ce qu'il s'est trouvé des difficultés, des retards, à cause des moyens de locomotion?

R Non, parce que, voyez-vous, le bureau de Trois-Rivières, comme le bureau de Montréal, on est au courant des heures de départ des trains et des autobus; alors, on essaye de s'arranger pour faire nos calculs pour le nombre de pilotes que nous allons avoir besoin, pour les demander assez tôt pour qu'ils puissent profiter des transports soit de trains ou d'autobus.

Q C'est plutôt rare, si jamais si arrive, qu'il y a urgence qui nécessiterait un autre moyen de locomotion que les moyens normaux?

R C'est très rare, et la chose se ferait sûrement, en cas d'extrême urgence, et même je suis positif qu'un pilote offrirait plutôt sa voiture à l'autre pour être en temps, pour ne pas que les navires soient retardés.

Q En tout cas, vous n'avez d'incidents qui se soient soulevés ou de problèmes relativement au mode de transport?

R Non monsieur.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Melançon, je ne suis pas l'avocat du pilote auquel vous avez référé, inpliqué dans les incident en fin de semaine dernière, mais, si je comprends bien, vous n'avez pas fait votre enquête encore à ce sujet-là?

R Je n'ai pas eu l'occasion, comme vous le voyez, je suis arrêté ici, actuellement, momentanément.

Q Est-ce qu'il pourrait être injuste pour ce pilote, de tirer des conclusions prématurées?

R Nécessairement, oui.

LE PRESIDENT:

Je crois cependant que la section 6 à laquelle monsieur Brisset a référé est une section de prévention, et ce n'est pas une punition; c'est au cas, justement, où on aurait raison de croire ça, on aurait des doutes, on n'est pas pour envoyer quelqu'un comme ça sur un navire, pour qu'il arrive un accident.

Mais, par ailleurs, le témoin a très bien dit: "Par ailleurs, quatre personnes étant là," la preuve qui pouvait exister par le

rapport est peut-être détruite par une preuve contraire. Dans ce temps-là, il est peut-être fondé de le remettre sur le rôle.

Il a pu arriver, aussi, entre ce moment-là et l'autre moment où il est entré sur le deuxième navire, il a pu arriver autre chose entre temps. Alors, l'enquête le révèlera.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
D'ailleurs, on a laissé entendre qu'il s'était écoulé quelquesheures entre les deux assignations.

R Oui, certainement.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Je crois que nous aurons le temps d'examiner les règles qui concernent le port de Montréal, que je voudrais déposer sous la cote 570, et le nom de cette pièce sera: règlements internes s'appliquant aux pilotes du port de Montréal?

R C'est bien ça, oui.

Q Et voulez-vous nous dire quand ces règlements ont été adoptés?

R Ces règlements ont été adoptés pour cette année.

Q Pour cette année?

R Oui.

Q Est-ce qu'antérieurement, il en existait?

R Oui, l'an dernier, il y en avait qui étaient semblables à ceux-ci.

O Des règles écrites aussi?

R Des règles écrites aussi, je crois, oui.

Q Est-ce que vous auriez conservé le texte de ces anciennes règles à votre bureau?

R Je crois qu'au bureau j'en ai des copies, oui.

O Est-ce que vous pourriez, la prochaine fois que nous siégerons ici à Montréal, en apporter une copie, s'il vous plaît?

R Avec plaisir.

Q Ces règles actuelles, pièce 570, ont-elles été discutées avec le comité des Pilotes du port de Montréal?

R Oui monsieur. C'est toujours après entente avec le comité, pour la bonne administration, que la chose est acceptée.

Q Est-ce que vous auriez aussi discuté ces règles avec les armateurs?

R Non.

O Avec le propriétaire des remorqueurs qui travaille dans le port de Montréal?

R Non monsieur.

Q C'est seulement avec les pilotes?

R Seulement avec les pilotes.

Q Et le premier item qui apparaît sur ces règles est "list of turns," - est-ce que vous avez en français ces règles-là?

R Je ne sais pas si je les ai en français; parce que dans le port de Montréal, nous avons huit pilotes anglais et huit pilotes canadiens-français, et normalement, c'est toujours fait en double: en français et en anglais.

Maintenant, là, je m'adonne à avoir deux copies - je ne sais pas si une copie française a été faite de celle-là; ça se pourrait, je ne me souviens pas.

Q La première entrée concerne le tour de rôle qui a été expliqué par monsieur Viau, je crois?

R Oui.

Q Est-ce que vous avez assisté au témoignage de monsieur Viau sur le tour de rôle pour le port de Montréal?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que vous auriez d'autres commentaires à faire que ceux que lui a faits?

R Non.

Q Maintenant, si vous voulez, l'item suivant, c'est: "pilots below 3 turns". Je crois que ça aussi, ç'a été expliqué par monsieur Viau?

R Oui, la même chose, oui.

Q Et la dernière entrée, c'est "rest period". Est-ce que c'est la même chose pour les vacances que les pilotes prennent durant l'été?

R Ca revient à la même chose, oui.

Q Ca revient à la même chose?

R Oui.

Q Alors, au lieu d'être enlevé de sur la liste à six heures du matin, il est enlevé de sur la liste à huit heures le soir? Est-ce que c'est exact?

R Je crois que la période de repos commence à minuit.

Q A minuit?

R A 24 heures - à 20 heures, on l'enlève, parce que sa période de repos commence à 24 heures.

Q Au lieu de commençer à dix heures du matin?

R Au lieu de commençer à dix heures du matin.

Q Est-ce que ce sont les seules règles qui existent?

R Les seules règles, oui.

Q Les seules règles qui existent?

R Oui.

TRANSQUESTIONNE par Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour Merchant Service Guild:

Q Je comprends, monsieur Melançon, que pour cette période de repos, le pilote est enlevé de la liste à 20 heures, mais il commence sa période de repos à minuit?

R A minuit, oui.

Q Si donc il est appelé à 19:55, il a une chance de faire son tour?

R Il va faire son tour, et il sera enlevé de la liste au retour de son travail.

Q Et même s'il était retardé, ce qui peut arriver assez souvent, sa période de repos peut être raccourcie, comme c'est le cas pour les pilotes du fleuve?

R La même chose, oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Selon votre expérience, lorsque le cas qui a été souligné par Me Langlois se présente, est-ce que le raccourcissement de la période de repos est important?

R Bien, pour le pilote qui doit commençer - qui s'attend à commençer sa période de repos à 24 heures, à minuit, s'il part un peu avant la vingtième heure, et que son travail est retardé, il peut finir son travail à trois heures, quatre heures, cinq heures du matin; ça s'est déjà vu.

Q Ca s'est déjà vu?

R Oui.

Q Quatre ou cinq heures le matin?

R Oui. Ce n'est pas souvent, mais ça peut arriver.

Q Et normalement, qu'est-ce qui arrive?

R Il faut qu'il finisse son travail.

Q Mais quel est l'excédent?

R C'est sa période de repos.

Q La longueur de temps?

R Ah, la longueur de temps, ça peut varier d'une heure à deux heures et demie, trois heures, ça dépend; il y a des fois même que c'est un peu plus court.

Q Maintenant, lorsque ce pilote reprend le travail à minuit, je crois.....

R Oui.

Q Est-ce qu'il reprend immédiatement le travail à minuit, ou s'il arrive qu'il ne reprenne le travail qu'à trois heures, quatre heures ou cinq heures le matin?

R Quand il revient après sa période de repos, son nom est ajouté à la fin de la liste, et si le matin à bonne heure, ou en général, il passe le plus souvent les déplacements de navires, il peut être appelé à travailler tout de suite le lendemain; ou si c'est plus tranquille, son nom est mis en liste et égalisé à midi.

Q Alors, il peut arriver que ce pilote voit le début de sa période de repos reportée à quatre ou cinq heures plus tard?

R Ca peut arriver, oui.

Q Et il peut aussi arriver qu'il voit sa période actuelle de travail reportée quatre ou cinq heures après l'heure à laquelle son nom est mis sur la liste?

R Ca peut arriver, oui.

Q Est-ce que la même situation existerait pour les pilotes du fleuve, les pilotes fluviaux?

R S'il y a nécessité, ça peut arriver, oui.

Q Oui mais est-ce que le pilote fluvial qui voit sa période - le début de sa période de repos reportée de quelques heures, est-ce que ça lui arrive aussi de voir sa période de travail retardée de quelques heures après que son nom soit mis sur la liste?

R Vous voulez dire, quand il revient de sa période de repos, son nom est nécessairement mis au bas de la liste.

Q Est-ce que ça veut dire qu'il commence immédiatement à travailler?

R Tout dépend du nombre de pilotes que nous avons ici.

Q Alors, il se peut qu'il s'écoule quelques heures entre l'heure à laquelle son nom a été mis sur la liste et l'heure à laquelle il deviendra deuxième en tour?

R Oui, c'est bien ça.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

LE PRESIDENT:

Alors, sur ceci, nous allons suspendre le témoignage de ce témoin d'ici à ce que nous revenions à Montréal.

Ceci termine la première partie des séances de la Commission à Montréal, et je tiens à vous dire, en mon nom et au nom de mes collègues, que nous avons apprécié votre bonne coopération. L'ouvrage a bien été; ç'a été long parfois, mais je crois qu'on a pu constater à quel point la transquestion est une chose utile pour savoir exactement quels sont les faits, et pour connaître aussi toute la portée et toutes les nuances.

Nous avons certainement fait un bon travail qui va certainement aider à raccourcir la preuve qui aurait normalement été obligée d'être faite par les parties intéressées. On a des contributions, on aura des documents préparés d'ici ce temps-là, et on pourra y référer, ça va aider tout le monde.

Alors, quant à Montréal, nous ajournons donc sine die. Nous espérons pouvoir revenir en septembre, et pour cela, il faudra savoir jusqu'à quel point les commissaires sont disponibles en septembre. Nous espérons qu'ils seront disponibles et si tel était le cas, ce qui est très probable, je l'espère, nous pouvons vous dire immédiatement quelles seraient les dates probables: nous serions

ici pour deux semaines à partir du 8. Alors, par conséquent, les semaines du 8 et du 15.

Nous ajournerions après ça pour une semaine - le 8 est un dimanche, alors, les semaines du 8 et du 15. - Nous ajournerions pour une semaine, et après ça, nous reviendrons la semaine du 9 pour la période nécessaire pour terminer les séances de Montréal.

Après ça, après un ajournement de quelque temps, nous continuerons sur les Grands Lacs, et Toronto.

La date, comme je vous l'ai dit, n'est pas certaine, actuellement. Nous attendons certains développements, et lorsque nous pourrons être certains de la date, les procureurs seront avisés.

Il n'y aura pas d'avis spéciaux dans les journaux, c'est-à-dire des avis de six semaines d'avance; il y aura peut-être des avis, vu que c'est seulement un ajournement, il y aura peut-^etre des avis d'une dizaine de jours, mais les procureurs seront avisés personnellement par le secrétaire de la Commission, de la reprise des séances.

Ouant à nous, nous ajournons maintenant à la séance de Québec qui aura lieu à compter de lundi le 22 juillet, pour aller par la suite, comme vous le savez à Chicoutimi.

Est-ce qu'il y a autre chose que vous voulez savoir, avant que nous ajournions?

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
Simplement une question, Votre Seigneurie, quoique je ne désire pas anticiper de votre décision, il avait été question de retourner à St-Jean Nouveau Brunswick, et j'aimerais savoir si la date a été fixée?

LE PRESIDENT:
Oui, relativement à la séance de St-Jean Nouveau Brunswick, pour ceux qui ne sont pas au courant, nous avons siégé à St-Jean Nouveau Brunswick au cours du mois de mai.

Une compagnie à cet endroit, pour une raison ou pour une autre, avait fait défaut de nous faire parvenir ses soumissions - son factum, et nous avions demandé à cette compagnie de faire sa preuve, si elle en avait besoin, à Halifax.

Lorsque nous avons reçu le factum, nous avons cru bon de retourner à St-Jean pour permettre - pour faire l'enquête sur les lieux, plutôt qu'à Halifax, à cause du nombre de témoins qu'il faudrait déplaçer, et en conséquence, après nos séances à North Sydney, nous sommes allés à St-Jean Nouveau Brunswick où nous avons siégé deux jours.

Malheureusement, en dépit du fait que nous avons siégé jusqu'à 25 minutes avant le départ de notre limousine, il nous a été impossible de tout finir, et nous leur avions suggéré soit que les parties concernées puissent venir ici à Montréal ou à Québec, ou bien que la Commission - c'est-à-dire que le président de la Commission, avec l'avocat de la Commission, puisse retourner pour finir la preuve, si je peux dire, hors de Cour.

Alors, c'est cette dernière solution qui a été adoptée, et le président, ainsi que peut-être le secrétaire, un sténographe et l'avocat de la Commission se rendront à St-Jean Nouveau Brunswick le vingt-six (26) août, lundi le vingt-six (26) août pour prendre le temps nécessaire pour finir cette cause-là. Et les

procureurs de St-Jean ont été avisés, et je crois que, Me Langlois, vous avez reçu, ou vous recevrez une copie de cette lettre.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
Elle est probablement à mon bureau à Québec. Merci, Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:
Le secrétaire de la Commission m'informe que la lettre demandait si cette date convenait aux parties concernées. Alors, si ça convient, nous serons là lundi le vingt-six (26).

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT QUEBEC

QUEBEC

P. Q.

VOLUME No.: 49 DATE:

TEXTE FRANCAIS. July 22, 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
Me B. CAMPBELL,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de Merchant Service Guild:

Me J. MAHOONEY,
Me C. MASON,
procureur de Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
Me H. COLLETTE,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me J.M. JACQUES,
procureur du Conseil des Ports Nationaux du Canada:

VOLUME 49 - Page 1,102 à 1,186

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 22 juillet 1963.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r, commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-deuxième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois:

LE PRESIDENT:

Messieurs, les évènements de cette semaine sont venus assombrir la joie que j'avais de venir siéger ici à Québec avec mes collègues.

La Commission a été frappée de cette tragédie qui a coûté la vie à un des pilotes du Bas St-Laurent. En mon nom personnel et au nom de mes collègues, je prie la famille du capitaine Lachance d'accepter nos sympathies, et je prie aussi les confrères du pilote Lachance d'accepter aussi nos sympathies. Nous sympathisons avec eux dans cette grave tragédie.

Maintenant, un mot pour ceux qui sont devant nous pour la première fois:

Nous sommes une Commission Royale nommée par le gouvernement du Canada pour enquêter sur

le pilotage à travers le Canada, c'est-à-dire, pour essayer de trouver la nature, définir ce que c'est, ce qu'est le pilotage à travers tout le Canada.

Cette Commission s'est avérée nécessaire, apparemment, parce que le pilotage est né à divers endroits des nécessités locales, et aussi, a poussé suivant les besoins qu'il y avait à chaque endroit, et nous retrouvons quasiment autant de sortes de pilotage que nous avons de places à visiter.

Le pilote sur la côte du Pacifique est tout à fait différent du pilotage dans la Baie de Fundy, et tout à fait différent de celui à St-Jean Terreneuve, et tout à fait différent de celui du fleuve St-Laurent et des canaux.

Nous ne sommes pas - et je tiens à le souligner - une émanation du département des Transports; nous sommes nommés par le gouverneur en conseil, par le gouvernement du Canada. Nous sommes indépendants de tout département du Fédéral. Nous avons une enquête à faire, et notre rapport doit être fait au gouverneur en conseil.

L'enquête est l'enquête de la Commission, et devant nous, il n'y a aucune partie - aucune partie adverse. Tous ceux qui viennent devant nous sont nos témoins, et ce sont des gens qui viennent nous aider à connaître ce qu'est le pilotage localement, quelle en est la nature, quels sont les problèmes au point de vue organisation, etc.

Nous venons vous voir, nous venons vous rencontrer, et nous avons besoin de votre aide, parce que par nous seuls, il n'y a à peu près rien que nous puissions connaître des faits. Il faut connaître les faits des gens qui les vivent. Alors, ce sont les pilotes, ce sont les usagers, et ce sont ces personnes-là qui peuvent le savoir. C'est bien beau lire dans les livres, dans les rapports, qu'est-ce qui se passe, mais il n'y a rien comme l'expérience de ceux qui vivent le système pour nous dire exactement qu'est-ce que c'est et comment ça marche.

Alors, par conséquent, il n'y a pas ici de parties adverses. Tout le monde est ici pour coopérer avec nous, et tout le monde est ici pour nous aider à trouver qu'est-ce que c'est.

Nous avons siégé à travers tout le Canada à date, et il nous reste à faire, à part Churchill qui est tout à fait en dehors, il nous reste à faire simplement le St-Laurent et les Grands Lacs.

Nous avons commencé à siéger en dehors d'Ottawa à partir du mois de février, et nous avons siégé dans les Maritimes à partir de Charlottetown, St-Jean Nouveau Brunswick, nous avons passé le mois de mars sur la côte du Pacifique, de Prince Rupert à Victoria; nous sommes allé s par la suite à Terreneuve, St-Jean, Lewis Port, Cornerbrook, etc.

Nous sommes allés, après ça, dans le Golfe St-Laurent, nous avons visité Sept-Iles, Baie Comeau, Port Cartier; nous sommes arrêtés aussi à Gaspé, parce que nous ne sommes pas limités aux endroits où il y a seulement du pilotage organisé. Partout où il y a un problème de pilotage, ça tombe dans les limites de notre mandat.

Nous avons fait la Baie des Chaleurs, la côte du Nouveau Brunswick, nous avons siégé aussi à Halifax et à North Sydney, et comme vous le savez, il y a environ un mois nous commençions les séances de Montréal que nous avons dû ajourner après trois semaines, quitte à les reprendre si possible en septembre.

Alors, c'est ce que nous avons fait à date, et vous voyez qu'il nous reste encore beaucoup d'ouvrage parce que lorsque le travail d'enquête, de la cueillette des faits sera terminée, il nous restera l'étude et la préparation de notre rapport.

Notre manière de procéder est semblable aux procédés judiciaires; il nous faut des faits prouvés, tout comme la Cour, qu'elle soit criminelle, qu'elle soit civile; un juge pour rendre un jugement, doit se baser sur des faits, et les faits les plus véridiques, parce que chaque témoin rapporte les faits de la façon qu'il les a vus ou qu'il a pensé les voir. Alors, c'est pour cela qu'un

seul témoin peut être suffisant, mais ce n'est pas nécessairement ce qu'il y a de mieux.

Alors, quand il y a plusieurs témoins qui viennent, qui rapportent qu'ils ont vu la même chose, on est plus certain de la véracité des faits.

Aussi, il y a la transquestion: Un témoin a dit une partie des faits croyant que c'était tout ce qu'on veut savoir, et c'est tout ce qui l'avait frappé. Alors, une autre personne a vu le fait d'un angle différent, et par la transquestion, tous les angles et toutes les nuances sont apportées; avec la transquestion, il y a une chance d'avoir les faits absolument tels qu'ils sont. C'est peut-être long, c'est peut-être fatiguant, ennuyeux, mais quand vous regardez en arrière, après plusieurs semaines d'enquête, vous vous aperçevez que c'est vraiment la seule manière. D'ailleurs, il y a des siècles d'expérience derrière cette méthode. Autrement, tout ce que nous aurions, ce serait des demi-vérités avec des opinions, et des opinions basées généralement sur une connaissance imparfaite des faits.

Maintenant, nous allons commençer notre enquête relativement à la partie d'en bas de Québec, en aval de Québec, de Québec en descendant, y compris le Saguenay jusqu'à Chicoutimi.

Comme vous le savez, nous allons siéger deux jours à Chicoutimi, la semaine prochaine:

lundi et mardi; mais nous savons que la partie de Chicoutimi fait partie du territoire des pilotes d'en aval de Québec; la partie d'en haut, jusqu'à Kingston, est traitée à Montréal. Et, évidemment, ceux qui auraient quelque chose à dire relativement à la navigation dans d'autres parties du Canada peuvent le mentionner ici quand même, et nous essayons, pour la bonne compréhension, si possible, de circonscrire l'enquête aux endroits où nous sommes.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Votre Seigneurie, au nom de mes clients, les pilotes du St-Laurent, et en particulier les pilotes du Bas St-Laurent, je me permets de vous exprimer les remerciements de tous ces pilotes pour la sympathie que vous exprimez au nom de laCommission et en votre nom personnel, à l'occasion de la tragédie qui est survenue en fin de semaine.

La Fédération des Pilotes du St-Laurent et ses différents groupements membres veulent aussi se joindre aux sentiments de sympathie exprimés par la Commission à l'égard de la famille du pilote disparu.

Tous déplorent la disparition du capitaine Armand Lachance qui était au service de pilotage depuis 1916, et qui avait eu une carrière extrêmement active et avait rendu des services inestimables aux capitaines des navires battant le

pavillon de tous les pays du monde, et qui était aussi un pilote estimée de tous ceux qui le connaissait et de tous ses confrères.

Le capitaine Lachance était originaire d'une famille qui depuis des générations a fourni plusieurs membres au service du pilotage, et cette famille compte maintenant un de ses membres qui est disparu dans l'accomplissement de ses fonctions.

La Commission a déjà entendu plusieurs témoignages concernant les développements techniques en matière de navigation, et aussi les efforts fournis par les autorités publiques en vue de faire de la voie maritime du St-Laurent en général, du fleuve St-Laurent, une voie navigable sûre pour tous les navires, mais une tragédie comme celle qui est survenue en fin de semaine démontre que les développements techniques considérables qui sont survenus depuis plusieurs années dans le domaine maritime ne suffiront pas à compenser toutes les difficultés que comportent une voie comme celle du St-Laurent.

Encore une fois, nous nous joignons à la Commission pour exprimer nos sympathies à la famille du disparu.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,

pour Merchant Service Guild:

Votre Seigneurie, messieurs les membres de la Commission, tant en mon nom personnel

qu'au nom de l'organisation nationale des pilotes du Canada, de la Canadian Merchant Service Guild Incorporée, je me joins à mon confrère Me Lalonde pour remerçier monsieur le Président d'avoir voulu souligner la tragédie qui s'est produite en fin de semaine, et transmettre à la famille du capitaine Armand Lachance les sympathies de la Commission.

Comme l'a souligné mon confrère, cette tragédie nous rappelle que malgré les avancements de la science, les progrès scientifiques, la sécurité en mer n'est pas tout à fait assurée, et que malgré ses développements, ses inventions nouvelles, il y a toujours les éléments qui sont un facteur très important dans la sécurité de la navigation.

Au nom des pilotes que je représente, au nom de la Canadian Merchant Service Guild, j'offre mes plus vivres sympathies à la famille du capitaine Lachance.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armanteurs du Canada:

Messieurs les Commissaires, permettez-moi, au nom des armateurs,de me joindre au témoignage de sympathie de la Commission, et de mes confrères, à la famille du disparu et à ses confrères.

LE PRESIDENT:

Je voudrais juste ajouter un mot,

pour les gens qui ne connaîtraient peut-être pas exactement la nature de l'enquête: C'est une simple coïncidence que nous siégeons ici ce matin, au lendemain d'un désastre maritime.

Nous ne sommes pas ici pour faire enquête dans les deux désastres survenus en fin de semaine. Notre Commission - notre séance d'aujourd'hui avait été fixée il y a six semaines.

Il est possible qu'il sera question, au cours de cette semaine ou des séances qui suivront, des circonstances de ces désastres maritimes, mais nous ne tenterons pas de remplaçer les tribunaux d'enquête qui sont institués pour ces fins, et si nécessaire, nous verrons à empêcher qu'une preuve, surtout actuellement, qu'on tente de faire une preuve trop complète relativement à ces deux désastres-là qui sont actuellement sous enquête par les autorités fédérales.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Qu'il plaise à la Commission, à la demande et au nom du capitaine Maurice Koenig, qui est, je crois, absent en voyage aujourd'hui, je désire présenter un mémoire qu'il a préparé sur les problèmes du pilotage dans le Bas St-Laurent.

Ce mémoire portera le numéro..... de toute façon, ce mémoire est produit comme pièce

571. Le numéro de mémoire lui sera donné un peu plus tard.

Le secrétaire a en main - a reçu vingt copies dont cinq en français.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Est-ce que je dois comprendre, Votre Seigneurie, que le pilote Koenig sera appelé à témoigner à l'appui de son mémoire?

LE PRESIDENT
Comme toute autre partie qui veut présenter quelque chose, s'il y a des faits, si son mémoire est basé sur des faits, et ces faits-là ne sont pas présentés à l'enquete, il devra les prouver.

Si ces faits apparaissent de l'enquête, et c'est simplement une plaidoirie, ce sera simplement une plaidoirie; mais suivant la procédure que nous avons établie, pour que nous puissions prendre connaissance de recommandations ou autres, il faut que les faits soient prouvés.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Le capitaine Koenig sera à la disposition de quiconque voudra lui poser des questions sur son mémoire, VotreSeigneurie.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Je fais purement cette demande, Votre Seigneurie - dès que j'aurai pris connaissance du mémoire...

LE PRESIDENT:

En d'autres termes, toute personne qui croit devoir informer la Commission de certains faits qui ne sont pas établis, ou qu'il croit n'ont pas été établis exactement tels qu'ils sont, c'est un devoir jusqu'à un certain point envers les pilotes et envers le commerce maritime de venir nous le dire, et c'est aussi un bon service qui nous sera rendu en venant nous donner des informations.

Ce n'est pas une Cour fermée, ici; toute personne, tout public qui a quelque chose à dire au sujet des faits à prouver est bienvenu devant nous, que ce soit ici à Québec, à Chicoutimi, à Montréal ou à Toronto.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Votre Seigneurie, si je peux me permettre, j'imagine que le conseiller juridique de la Commission a pris connaissance de ce mémoire déjà, et il sera en mesure de nous dire s'il s'agit d'arguments ou s'il y a des faits allégués; et je croirais que s'il y a des faits allégués dans ce mémoire, avant de présenter ce mémoire devant la Commission, le conseiller juridique devrait nous déclarer en même temps si le pilote Koenig est assigné, s'il

présente autre chose que des arguments dans son mémoire, il devrait être assigné par la Commission.

LE PRESIDENT:

Je vais solutionner le problème: S'il y a des faits qui sont mentionnés, le pilote Koenig viendra devant la Commission.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

D'ailleurs, je tiens à assurer mon confrère que je n'ai eu le mémoire que vendredi après-midi, relié de cette façon-ci. J'en ai pris connaissance antérieurement sous forme de projet, mais très brièvement, et je ne me souviens même plus de son contenu.

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que le texte ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président,

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-deuxième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ORANCE HAMELIN, -

INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Pourriez-vous nous répéter votre nom, monsieur Hamelin?

R Orance Hamelin.

Q Dans quelle circonscription êtes-vous pilote?

R Dans le district de Québec - Montréal.

Q Avez-vous piloté dans le courant de la semaine dernière?

R Oui monsieur.

Q Etiez-vous à bord - avez-vous piloté le navire Carl Schneiderman?

1 R Oui, vendredi matin.
2 Q De la semaine dernière?
3 R De la semaine dernière, oui, le 19.
4 Q Le 19 juillet. A quelle heure
5 avez-vous embarqué à bord du Carl Schneiderman?
6 R A Québec, devant la ville de Québec.
7 Q Et vous vous rendiez à Trois-Rivières
8 avec le navire?
9 R Oui.
10 Q Avez-vous transmis - est-ce que
11 vous avez essayé de transmettre certains messages,
12 en cours de route, entre Québec et Trois-Rivières?
13 R Oui monsieur, j'ai été obligé d'an-
14 crer à la pointe Citrouille; exactement l'heure,
15 ..... il devait être sept heures moins quart, six
16 heures et quarante-cinq, sept heures moins quart du
17 matin, dans la brume, une brume épaisse.
18
19 J'ai été ancré deux heures, deux
20 heures et quinze, deux heures et vingt de temps;
21 et vers neuf heures, neuf heures et quart, je crois,
22 j'ai essayé - la température s'est clairée et j'ai
23 essayé d'appeler Trois-Rivières V B K, Trois-Rivières,
24 une station de radio, pour dire que je quittais
25 l'ancre en montant versTrois-Rivières, et on n'a jamais
26 - j'ai demandé au troisième officier, le capitaine
27 était avec moi sur la passerelle, - et on n'a ja-
28 mais été capable d'avoir la communication.
29
30 Alors, j'ai demandé au troisième
officier d'envoyer ce qu'on appelle en langage commun

un "security call" à tous les navires, vu qu'on ne pouvait pas le faire passer par Trois-Rivières, pour dire que j'avais laissé l'ancre à neuf heures et quart, "up bound" pour Trois-Rivières.

Q Est-ce que je dois conclure que vous avez terminé votre voyage sans pouvoir prévenir la station de Trois-Rivières?

R J'avais déjà envoyé un "expected time of arrival" pour sept heures et cinquante minutes - ça, c'est vers les six heures du matin, je croyais pouvoir me rendre sans être arrêté par la brume, mais malheureusement, je n'ai pas réussi.

Alors, là, j'au essayé de nouveau à communiquer mon temps d'arrivée à Trois-Rivières, et je n'ai réussi qu'à peu près 35 minutes avant d'arriver à Trois-Rivières.

Q Et durant combien de temps avez-vous essayé de donner votre temps approximatif d'arrivée?

R Ah, une cinquantaine de minutes.

Voyez-vous, c'est ce qui arrive dans les moments de brume - moi, je ne comprends pas - je crois qu'il y a seulement un opérateur, parce que c'estimpossible, il ne veut pas nous répondre, et on entend tous les navires qui appellent et tous les navires qui appellent, et on ne peut pas recevoir aucune réponse de lui.

Q Combien de temps estimez-vous - combien de temps s'est-il écoulé entre le moment où vous avez passé ce que vous appelez un "security

call" et le moment où vous avez essayé pour la première fois de transmettre un message à la station de radio?

R J'ai laissé l'ancrage à neuf heures et vingt; je n'ai pas dû pouvoir communiquer avec l'opérateur de Trois-Rivières avant..... il était dix heures, dix heures et cinq, probablement. J'étais dû à Trois-Rivières à dix heures et quarante-cinq.

Q Est-ce que vous pourriez dire à la Commission pourquoi vous avez eu recours au "security call"? Est-ce que vous jugiez que c'était suffisamment important de transmettre le message de votre départ?

R Oui, parce qu'en temps de brume, nous donnons notre position où nous sommes ancrés, et il est important que quand la température se claire et que nous pouvons procéder, de donner de nouveau à la station de radio l'heure où nous laissons l'ancrage.

Q Pourquoi est-ce important?

R Pour aider à la circulation; il y a des navires qui sont ancrés plus haut, qui attendent souvent des... ce qu'on appelle "the all clear signal" et s'ils nous entendent, s'ils entendent notre message transféré par la station de radio, ils sont en mesure de dire que la température est bonne où nous partons de l'ancrage, au moment qu'on leur donne l'heure.

Alors, ça leur permet eux aussi de procéder; parce qu'on s'est déjà plaint souvent que

Trois-Rivières nous donne "dense fog" Grondines, "dense fog" Batiscan, et souvent ça fait une heure, une heure et demie que la température s'est améliorée, mais l'opérateur n'a pas reçu l'ordre de changer sa température. Alors, on s'aide beaucoup entre nous de cette façon-là en se donnant la température, en donnant notre départ d'ancrage, en donnant la température.

LE PRESIDENT:

Q Alors, monsieur Hamelin, pour résumer, si je comprends bien, vous étiez parti de Québec, et puis vous aviez donné votre ETA pour Trois-Rivières à quel endroit, à quelle heure?

R Je l'avais donné sur le cap à la Roche, un peu en haut du cap à la Roche, vers les six heures, six heures et demie le matin, j'avais donné mon ETA à Trois-Rivières pour sept heures et cinquante.

Q Et à un moment donné, vous avez été obligé de mettre l'ancre?

R Oui, à la pointe Citrouille.

Q A cause de la brume?

R Oui.

Q Et là, à ce moment-là, est-ce que vous avez communiqué de nouveau avec Trois-Rivières pour dire que vous étiez à l'ancre?

R Oui, là, j'ai réussi à parler à Trois-Rivières pour dire que j'étais ancré à la pointe Citrouille.

1
2 Q Alors, il n'y avait pas, au point
3 de vue "dead spot", comme on appelle ça, ça n'existait
4 pas à cet endroit-là? Les communications se font
5 normalement?
6 R Oui Votre Seigneurie.
7 Q Et c'est quand - deux heures et
8 quelques minutes plus tard, deux et vingt plus tard,
9 vous avez voulu repartir et rapporter votre départ,
10 vous n'avez pas été capable de rejoindre...
11 R Oui Votre Seigneurie; à ce moment-
12 là, il y avait tellement de communications...
13 Q Il y avait trop de communications?
14 R Oui.
15 Q C'était rempli?
16 R Oui, tous les navires appelaient
17 pour donner leur position ou donner..... changer leur
18 temps d'arrivée, ou parler avec leur agent.
19 Q Vous avez essayé pendant combien
20 de temps? Vous dites: 35 minutes?
21 R Une cinquantaine de minutes.
22 Q Et pendant ce temps-là, vous montiez?
23 R Oui. C'est le troisième officier
24 qui essayait à faire la communication.
25 Q Je suppose aussi que lorsque vous
26 avez informé que vous étiez ancré, cette information-
27 là a dû être passée aux autres navires?
28 R Oui Votre Seigneurie.
29 Q Alors, tant que ce n'était pas
30 rapporté que vous n'étiez plus à l'ancre, pour les

autres navires, en autant que vous étiez concerné, vous étiez encore à l'ancre et un hasard à la navigation?

R C'est bien ça, Votre Seigneurie.

TRANSQUESTIONNE par Me M. JACQUES, pour la Commission:

Q Monsieur Hamelin, à quelle heure est-ce que vous êtes parti de Québec avec ce bateau-là?

R Trois heures..... deux heures et cinquante-cinq minutes du matin.

Q Deux heures cinquante-cinq minutes du matin, trois heures moins cinq le matin?

R Oui.

Q Et vous avez rapporté votre ETA à Trois-Rivières à quelle heure?

R A peu près sept heures et cinquante minutes.

Q Mais à quelle heure avez-vous envoyé votre ETA?

R Il devait être six heures et demie, à peu près; en haut du cap à la Roche.

Q Trois heures et demie après avoir quitté Québec, vous avez envoyé votre ETA à Trois-Rivières?

R Oui monsieur.

Q Et pendant ces trois heures et demie là, il n'y avait pas de brume?

1

2 R Oui, il y avait de la brume, mais
3 pas assez pour nous empêcher de procéder.
4 Q Et lorsque ç'a été trop dense,
5 vous êtes ancré?
6 R Oui monsieur.
7 Q Et à ce moment-là, vous avez commu-
8 niqué avec la radio de Trois-Rivières?
9 R Oui.
10 Q Ca vous a pris combien de temps à
11 obtenir la communication, à ce moment-là?
12 R Ah, peut-être cinq, dix minutes.
13 Q Est-ce que ça s'est fait par radio-
14 téléphone?
15 R Oui monsieur.
16 Q Est-ce que c'est vous qui avez
17 opéré le radio-téléphone?
18 R Non. Le troisièmeofficier.
19 Q Le troisième officier?
20 R Oui.
21 Q Maintenant, vous avez été combien
22 de temps à l'ancre?
23 R De sept heures moins dix à neuf
24 heures et dix, neuf heures et quart, alentour de ça.
25 Q Neuf heures et dix, neuf heures et
26 quart?
27 R Oui.
28 Q Maintenant, avant de repartir,
29 vous avez sûrement constaté que la température
30 s'améliorait?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que vous avez commencé à appeler la station de Trois-Rivières avant de lever l'ancre?

R Ah non; j'ai attendu qu'on soit..... en marche.

Q En marche?

R Oui.

Q Alors, après avoir levé l'ancre?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, vous avez essayé d'appeler la station de Trois-Rivières. Est-ce que c'était au radio-téléphone aussi?

R Au radio-téléphone, oui.

Q Est-ce que c'est vous qui avez essayé?

R Non. Le troisième officier.

Q Le troisième officier a essayé pendant cinquante minutes de temps, vous avez dit?

R Oui. Voyez-vous il a essayé, pour commençer, sur le V H F, et n'ayant pas eu de résultat - ils ont les deux sortes de téléphone - il a essayé sur l'autre téléphone, puis quand j'ai vu qu'il ne réussissait pas à pouvoir passer le message que nous étions en marche, je lui ai demandé d'envoyer un "security call".

Q Maintenant, vous dites qu'il a essayé pendant cinquante minutes. Voulez-vous dire à la Cour exactement ce que vous faites quand vous

appelez au radio-téléphone?

R Bien, vous voulez dire..... le navire qui veut communiquer soit avec V B K Trois-Rivières appelle la station V B K Trois-Rivières, et il donne son nom.

Q Alors, il parle dans un microphone?

R Oui.

Q Là, il dit: "V B K Trois-Rivières," ou la station qu'il appelle?

R Oui.

Q Il donne son nom?

R Oui.

Q Maintenant, le troisième maître a fait ça pendant cinquante minutes?

R Oui, à différentes périodes.

Q Et à chaque période, combien de fois appelait-il la station?

R Il nommait la station quatre ou cinq fois.

Q Quatre ou cinq fois?

R Et même j'ai eu connaissance qu'il a entendu Trois-Rivières parler - Trois-Rivières était occupé, il parlait avec un autre navire sur le "range 2", et il a tenu son appareil sur le "range 2" pour essayer à nouveau, du moment que Trois-Rivières aurait fini avec l'autre navire, de transmettre le message, et il n'a pas réussi.

Q Il n'a pas réussi. Il a essayé à plusieurs re prises, comme ça, pendant cinquante minutes?

R Oui.

Q Et à chaque fois, il appelait le nom de la station 4 ou 5 fois?

R Oui.

Q Alors, ça prend combien de temps à prononçer le nom de la station quatre ou cinq fois?

R Je ne sais pas..... je serais bien en peine de vous le dire.

Q Alors, si vous voulez, on va dire: "V B K Trois-Rivières, VBK Trois-Rivières, VBK Trois-Rivières, VBK Trois-Rivières, VBK Trois-Rivières." Est-ce ça?

R Ah, deux ou trois fois, et il nommait le nom de son bateau.

Q Ca fait à peu près dix secondes; il a essayé ça à plusieurs reprises pendant cinquante minutes?

R Oui.

Q Alors, à combien de reprises pendant cinquante minutes?

R Ah, je ne sais pas, franchement, écoutez un peu, quand vous êtes occupé à piloter un navire..... je n'ai pas pu surveiller l'opérateur.

Q Est-ce qu'il a fait ça vingt fois?

R Ah, probablement une quinzaine de fois.

Q Une quinzaine de fois pendant les cinquante minutes?

R Oui.

Q Sans avoir obtenu de réponse?

R Oui.

Q Maintenant, est-ce que pendant ce temps-là il a essayé de communiquer..... de passer d'autres communications ailleurs?

R Bien non, parce que de l'endroit où j'étais, en haut de la pointe Citrouille, c'est impossible de communiquer avec Québec.

Q Maintenant, pendant ces cinquante minutes-là, à part des appels qui ont été faits, est-ce que le radio-téléphone a été en utilisation quelconque?

R Le nôtre?

Q Oui?

R Non monsieur.

Q Il n'y a personne qui vous a appelé sur le radio-téléphone?

R Non monsieur.

Q A part d'essayer d'appeler Trois-Rivières, il n'a pas essayé d'autres stations quelconque?

R Je l'ai fait appeler le West CliffHall pour demander la permission de passer, et notre appareil marchait très bien parce qu'il nous a répondu tout de suite pour donner la permission de passer.

Q Et ç'a pris combien de temps, à peu près, ça, pour appeler le West Cliff Hall?

R Ah, deux ou trois minutes dans le plus.

1
2 Q Est-ce que c'était sur V H F ou sur
3 l'autre?
4 R Sur V H F.
5 Q Alors, il a changé de F M à V H F?
6 R C'est-à-dire, il avait essayé l'autre
7 appareil également quelques fois, mais il retournait
8 au V H F.
9 Q Pendant les cinquante minutes, il a
10 essayé sur V H F?
11 R Oui, il a essayé les deux appareils.
12 Q Est-ce qu'il a essayé plus longtemps
13 sur le V H F?
14 R Oui.
15 Q Il a essayé plus longtemps sur V H F?
16 R C'est l'appareil où il y a le moins
17 de statique, où on se comprend le mieux.
18 Q Alors, vous avez communiqué avec
19 le West Cliff Hall, sur V H F?
20 R Oui.
21 Q Maintenant, par sans fil, "wireless",
22 pas le radio-téléphone, mais le W T, quand avez-vous
23 donné l'ordre d'envoyer un message à l'effet que vous
24 étiez en route?
25 R .....
26 Q Combien de temps après être parti?
27 R On ne s'est pas servi du W T.
28 Q Vous dites que vous avez envoyé un
29 message aux autres navires; est-ce que c'était un
30 radio-téléphone aussi?

R Par radio-téléphone, via V B K, à Trois-Rivières.

O V B K Trois-Rivières?

R Oui.

O C'est ça, votre message de sécurité que vous avez envoyé?

R Que nous étions ancrés?

O Non, que vous êtes partis?

R Ah ça, c'est le troisième officier qui l'a envoyé par téléphone à tous les navires.

O Alors, par radio-téléphone à tous les navires en général?

R Oui.

Q Est-ce que c'était envoyé par V H F, ça?

R Oui. C'est ça, oui; il s'est servi des deux appareils.

O Vous, pendant tout ce temps-là, qu'est-ce que vous faisiez?

R Je m'occupais de la navigation du navire.

O Et le radio-téléphone où est-il, à bord du Carl Schneiderman?

R Il y en a un dans la "wheelhouse" sur le "port side", le V H F est près de la porte de la "chart room", à droite.

Q Et vous étiez dans la timonerie, vous?

R Oui.

Q Pendant tout ce temps-là?

R Oui.

Q Vous avez surveillé ces opérations-là?

R Oui monsieur.

ADVENANT 1:05 P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT. -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

1 CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-deuxième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois:

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Qu'il plaise à laCommission, vu les sinistres maritimes qui ont eu lieu récemment, les remorqueurs sont très occupés, et à la demande de mes confrères, je désire interrompre le témoignage de monsieur Hamelin pour faire entendre les représentants des remorqueurs.

Monsieur J. ARMAND THIVIERGE -

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Voulez-vous donner vos nom et prénom,

s'il vous plaît, monsieur?

R J. Armand Thivierge.

Q J. Armand Thivierge. Et votre âge?

R 54 ans.

Q Et votre emploi?

R Navigateur.

Q Navigateur pour le compte de qui?

R Davie Shipbuilding.

Q Est-ce que vous vous occupez des remorqueurs de Davie Shipbuilding?

R Oui monsieur.

Q Voulez-vous dire à la Commission combien de remorqueurs de Davie sont disponibles dans le port de Québec?

R Nous en avons quatre.

Q Quatre. Est-ce que vous pouvez brièvement les décrire: Leurs noms et leur puissance.

R Bien, je peux produire à la Cour ici un livre donnant toute la description de ces bateaux; vous trouverez ça au verso.

Q Qu'il plaise à la Commission, j'ai ici un carnet de notes qui contient les informations suivantes: Le numéro de téléphone de Davie Shipbuilding Limited, radio-téléphone, ensuite le nom des remorqueurs avec leur puissance et les signaux pour remorqueurs, que je désirerais déposer comme pièce numéro 574.

R Vous avez tout dans ça.

Q Monsieur Thivierge, est-ce que vous

êtes au courant de la procédure qui est suivie lorsque des navires ont besoin de remorqueurs dans le port de Québec?

R Certainement.

Q Voulez-vous décrire cette procédure, s'il vous plaît?

R Bien, normalement, l'agent appelle au bureau de Davie Shipbuilding, les "tugs", pour avoir soit un ou deux remorqueurs, selon leur désir.

Q Oui.

R Maintenant, on procède aussi avec radio-téléphone, avec fréquence de numéro.

Q Est-ce que tous vos remorqueurs sont équipés de radios-téléphones?

R Certainement.

Q Tous les remorqueurs?

R Oui.

Q Est-ce qu'ils utilisent ces radios-téléphones pour la manoeuvre?

R Certainement.

Q Pour la manoeuvre dans le port de Québec?

R Oui monsieur.

Q Avec le pilote?

R Bien, les bateaux, je ne sais pas, mais il y a toujours le radio dans la "wheelhouse" du bateau, mais nous, le radio est installé dans la "wheelhouse".

Q Est-ce que ce radio-là sert parfois

à la manoeuvre? C'est-à-dire, est-ce qu'il sert au pilote pour plaçer ses ordres au remorqueur?

R Oui monsieur.

Q Il sert?

R Oui, on use assez souvent les radios-téléphones pour faire la manoeuvre.

Q Est-ce que vous avez eu des commentaires des pilotes sur l'usage des radios-téléphones?

R Oui, d'aucun ont dit qu'ils étaient satisfaits.

Q Il était satisfaisant?

R Oui.

Q Est-ce que vous avez eu des plaintes?

R Bien non, on ne pourrait pas appeler ça des plaintes; au commencement, quand ç'a été en opération, bien, avant qu'on soit tout à fait "settlé" sur ce genre de radio-là; après, tout allait très bien.

Q Tout allait très bien?

R Oui.

Q Est-ce qu'il arrive parfois qu'il y ait des endroits où la communication ne se fait pas entre la passerelle du navire et le remorqueur? Où il y a un "blind spot"?

R Non, je ne crois pas; pas que je sache.

Q Ca ne vous a jamais été rapporté?

R Non, pas que je sache.

Q Et depuis combien de temps utilisez-

1
2 vous les radios-téléphones?
3 R Ah, depuis environ cinq ou six
4 ans que nous avons des radios.
5 Q Maintenant, quant à l'emploi de vos
6 remorqueurs, est-ce qu'il arrive parfois que les
7 pilotes - qu'un pilote commande un remorqueur?
8 R Je ne saisis pas.....
9 Q Est-ce qu'il arrive qu'un pilote,
10 parfois, téléphone pour avoir un remorqueur?
11 R Oui, certainement.
12 Q Ca arrive, ça?
13 R Oui, ça arrive.
14 Q Est-ce que c'est fréquent?
15 R Pas fréquent, non, je ne pourrais
16 pas dire. Fréquent, parce que la majorité, les agents
17 demandent eux-mêmes le "tug" qu'ils désirent pour
18 vaquer à leur bateau .
19 Q Et quand le pilote demande un re-
20 morqueur, est-ce que vous l'envoyez?
21 R Certainement.
22 Q Est-ce que les agents ont critiqué
23 cette façon de procéder?
24 R Je ne crois pas, non; ils paraissent
25 satisfaits.
26 Q Il n'y a jamais eu de plainte à
27 l'effet qu'un pilote ait commandé un remorqueur, ait
28 demandé un remorqueur alors que l'agent ne voulait
29 pas?
30 R C'estpossible que ç'a pu arriver,

mais pour moi..... d'ailleurs, je suis capitaine sur le bateau, je ne sais pas, au bureau si la chose a pu arriver.

Q Est-ce que comme capitaine sur un remorqueur, vous avez eu des plaintes de pilotes sur la façon dont les remorqueurs étaient manoeuvrés?

R Non, pas à ma connaissance.

Q Pas à votre connaissance?

R Non. Tout marche assez bien, assez normalement.

Q Qui choisit la façon de manoeuvrer les remorqueurs ici à Québec?

R Ah bien, c'est le pilote qui demande afin que l'ouvrage..... que l'ouvrage soit fait, de quelle façon qu'il veut sortir ou entrer, il nous donne ses instructions.

Q Maintenant, ici, dans le port de Québec, les remorqueurs qui aident lesnavires ne sont pas attachés contre le navire, mais plutôt..... on passe une amarre du navire au remorqueur, et le remorqueur se trouve assez loin du navire? C'est exact, ça?

R Oui, bien, là, depuis quelque temps, nous essayons la méthode de pousser plutôt sur le navire. Ca me paraît bien, franchement, ça va très bien.

Q Qui a suggéré la méthode de pousser?

R Ah bien là, c'est difficile à dire; c'est les pilotes.

1

2 Q Pardon?

3 R Ce sont les pilotes.

4 Q Ce sont les pilotes qui ont suggéré
5 ça?

6 R Oui. Ca me paraît bien, ça fonc-
7 tionne bien.

8 Q Et depuis quand cette méthode de
9 pousser est-elle utlisée ici?

10 R Bien, c'est plutôt depuis cette
11 année.

12 Q Depuis cette année?

13 R Oui.

14 Q Est-ce que vous savez s'il y a de
15 la correspondance émanant des pilotes à votre bureau,
16 à ce sujet-là?

17 R Non, du tout; je ne suis pas au
18 courant de ça.

19 Q Est-ce que vous avez reçu des
20 plaintes concernant le service, ou plutôt le système
21 de signaux du bateau remorqueur?

22 R Bien, franchement, non, je trouve
23 que tout marche assez bien, en ce qui concerne les
24 nouveaux signaux, que tout va très bien.

25 Q Ces nouveaux signaux sont en vigueur
26 depuis combien de temps?

27 R Depuis environ un mois, un mois et
28 demi.

29 Q Qui a promulgué ces nouveaux signaux?

30 R Bien, je crois que c'est le bureau

de direction, en coopération avec les "tugs".

Q Et les capitaines de remorqueurs?

R Oui.

Q Savez-vous si les pilotes ont été consultés à ce moment-là?

R Oui, certainement.

Q Ils ont été consultés?

R Oui. Bien, ils ont été consultés.... franchement, là, on a été convoqué à une assemblée, une entrevue avec les pilotes, au mois d'avril, et puis ç'a été discuté là.

Q Qui a été convoqué?

R Bien, mon patron, monsieur Lemieux, et moi, et la direction des pilotes.

Q Et la direction des pilotes?

R Oui.

Q Pour discuter des signaux?

R Des signaux, oui, si ça marcherait.

Q Est-ce qu'il y a eu autre chose de discuté à cette assemblée-là?

R Non, il a été en partie question des signaux; c'est surtout ça qui nous regardait, nous autres.

Q Maintenant, je crois que Davie est la seule compagnie qui ait des remorqueurs à Québec...

R Justement, oui.

Q ... pour l'accostage des navires?

R Oui.

1

2 TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r.

3 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

4 Q Capitaine Thivierge, vous avez men-

5 tionné une réunion au cours du printemps, avec les

6 pilotes; vous avez référé à une rencontre entre repré-

7 sentants des remorqueurs et le bureau de direction;

8 vous ne référiez pas au bureau de direction de Davie

9 Shipbuilding, à ce moment-là?

10 R Non, on était au bureaudes pilotes sur

11 la rue St-Pierre.

12 Q Le bureau de direction des pilotes?

13 R Des pilotes, justement.

14 Q Il y avait des représentants des

15 pilotes de Québec à cette rencontre-là, n'est-ce pas?

16 R Oui monsieur.

17 Q Est-ce qu'il n'y avait pas aussi

18 des représentants des pilotes de la circonscription

19 de Québec et de Montréal?

20 R Oui monsieur.

21 Q Et est-ce qu'il n'y avait pas aussi

22 un ou des représentants du ministère des Transports?

23 R Oui, je crois qu'il y en avait

24 aussi.

25 Q Est-ce que cette assemblée-là avait

26 été convoquée par les pilotes ou par votre compagnie?

27 R Ah, j'ignore complètement..... je

28 sais que c'est ma compagnie qui m'a convoqué pour

29 cette rencontre-là.

30 Q Maintenant, à cette assemblée, vous

1
2 avez surtout discuté des questions de signaux; est-ce
3 qu'il n'a pas été aussi question, lors de cette assem-
4 blée, justement de la modification, de la façon dont
5 vos remorqueurs aideraient à la manoeuvre des navires
6 en ce sens que les remorqueurs devraient plutôt
7 pousser que tirer à l'aide de câbles?
8 R Tout juste; il a été question de
9 ça aussi.
10 Q Est-ce que ce n'est pas à cette
11 assemblée-là, justement, aussi, que c'est décidée
12 cette nouvelle méthode de travail?
13 R Oui monsieur, c'est bien ça.
14 Q Et cette nouvelle méthode de travail,
15 à l'heure actuelle, donne satisfaction, vous avez
16 dit?
17 R Oui, moi je trouve ça bien.
18 Q Quelles étaient les principales
19 raisons de modifier cette technique?
20 R Bien, à présent.....
21 Q Quels sont les avantages, si vous
22 voulez?
23 R Il y a toujours l'avantage des
24 câbles: C'est moins dangereux de casser les cables,
25 et il y a différentes places dans le port où ça va
26 aussi bien, sinon mieux à pousser que d'avoir un
27 cable.
28 Q Si je comprends bien aussi, c'est
29 les pilotes qui ont demandé le changement de cette
30 méthode-là?

R Les pilotes, en coopération avec nous.

Q Est-ce que l'initiative venait des pilotes en demandant cette modification-là?

R Ah bien, franchement, là, je serais bien embêté de le dire.

Q Vos remorqueurs sont opérés - appartiennent à Davie Shipbuilding?

R Oui monsieur, Davie Shipbuilding.

Q Pourriez-vous me dire combien il en coûte pour déplaçer un navire, dans le port de Québec?

R Moi, je ne suis aucunement au courant de ça; je suis capitaine sur le bateau, seulement.

Q Vous n'avez pas de tarif avec vous?

R Bien oui, mon patron est justement ici, monsieur Lemieux.

TRANSQUESTIONNE par Me L. LANGLOIS, c.r., pour Merchant Service Guild:

Q Capitaine Thivierge, quand vous parlez d'appareils de radio-téléphone, est-ce que ce sont des appareils portatifs ou des appareils ordinaires?

R Non, l'appareil est fixé sur le bateau.

Q Fixé sur le bateau?

R Oui.

Q Est-ce qu'on se sert, dans le port de Québec, d'appareils portatifs qu'on appelle "Walkie Talkie"?

R Non, nous n'avons pas ça ici.

Q Vos remorqueurs, est-ce qu'ils sont équipés avec les deux sortes de radio-téléphone: le H F et le V H F?

R C'est bien ça, H F et V H F.

Q Est-ce que vous n'avez pas déjà eu certaines expériences où vous avez éprouvé beaucoup d'interférence lorsque votre bateau approche une coque d'acier, un bateau beaucoup plus gros que le vôtre?

R Oui, à certains moments, quand on est prêt du bateau, certainement que la réception n'est pas tout à fait aussi bonne, mais il y a toujours moyen de se comprendre.

Q Est-ce qu'il n'est pas arrivé des cas où vous avez dû vous servir des signaux, vos signaux de brume, votre sirène pour passer les ordres?

R Certainement, oui. Maintenant, j'ignore complètement - je ne suis pas technicien, mais on me dit qu'il faut enlever la "switch" pour le "aerial".

Q Pour quoi?

R Pour "l'aerial".

Q Pour l'antenne?

R Pour l'antenne, oui.

Q Lorsque vous êtes prêt avec votre bateau, il faudrait l'enlever?

R Bien, pas dans tous les cas.

Q Ca varie, je présume, avec le champ

magnétique créé par ce bateau-là?

R Justement.

Q Est-ce qu'il arrive des fois que vous êtes obligé de passer lesordres et les recevoir, communiquer entre pilote et capitaine de remorqueur avec des mégaphones, avec la voix?

R Très rarement, à présent, depuis que nous avons ces radios-là.

Q Très rarement?

R Très rarement.

Q Mais ça arrive encore?

R Mais pratiquement jamais.

Q Mais les signaux par sirène sont encore en vigueur?

R Oui, ça fonctionne très bien.

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET,c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Capitaine Thivierge, est-ce qu'il est de règle générale de se servir du radio-téléphone maintenant, plutôt que des signaux avec la sirène?

R A présent, ça va à la discrétion du pilote; s'il désire se servir de la sirène, il peut le faire; et s'il désire le radio - les deux vont très très bien.

Q Mais règle générale, de quel systême se sert-on le plus souvent?

R Ah, c'est pas mal égal, je crois; ils usent les signaux, et d'autres usent le radio.

1
2 Q Alors, ceci est laissé à la discré-
3 tion du pilote?
4 R Justement, oui.
5 Q Et vos capitaines agissent en
6 conséquence?
7 R Très bien, c'est ça.
8 Q Combien de capitaines avez-vous en
9 devoir?
10 R Trois capitaines.
11 Q Pour chaque remorqueur?
12 R Non, présentement, il y a deux "tugs",
13 deux remorqueurs en service, et on a un capitaine pour
14 faire la relève, à tous les 24 heures.
15 Q Maintenant, est-ce que vous trouvez,
16 dans votre expérience, qu'en général les navires
17 sont équipés de radio-téléphone?
18 R Pas mal tous les bateaux ont le
19 même radio que nous avons.
20 Q Alors, ce système est satisfaisant,
21 à votre point de vue?
22 R Oui, à mon point de vue, oui.
23 Q Maintenant, est-ce que c'est la
24 règle générale ou non que les navires, ici, qui vien-
25 nent au quai à Québec de se servir de remorqueur?
26 R Bien oui, autant que possible;
27 c'est une mesure de sécurité.
28 Q Dans presque tous les cas, les
29 navires se serviront de remorqueur?
30 R Pas tous, mais en grandepartie.

1

2 Q Tous les gros navires, j'imagine?

3 R Les gros navires, oui, surtout les

4 gros.

5

6 - ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

7

8 Je, soussigné, sténographe officiel,

9 étant dûment assermenté, certifie

10 par les présentes que la déposition

11 ci-dessus est la transcription exacte

12 et fidèle demes notes sténographiques.

13

14 G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-deuxième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

YVES LEMIEUX -

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Voulez-vous dire vos nom et prénom, s'il vous plaît, monsieur?

R Lemieux, Yves.

Q Votre âge?

R 30 ans.

Q Votre profession?

R Surintendant des remorqueurs pour Davie Shipbuilding Limited.

Q Depuis combien d'années?

R Depuis un an, approximativement.

Q Voulez-vous donner à la Commission

les taux qui sont chargés pour l'usage de ces remorqueurs?

R Tout ceci dépend de l'emplacement où l'opération prend place.

Q Est-ce que vous avez...

R J'ai une feuille avec moi.

Q ... la feuille des taux?

R .....

Q Je voudrais déposer comme pièce 575 "tug rates for the harbour of Quebec effective April 1st, 1962."

R .....

Q Depuis que vous êtes en fonction, monsieur Lemieux, est-ce que vous avez reçu des plaintes, soit de la part des pilotes, soit de la part des armateurs, sur votre service de remorqueur?

R Non. Quelques fois, il arrive de petits incidents, quelques fois on est pris, comme, disons, dans le moment, on a deux remorqueurs qui opèrent à temps continuel, deux remorqueurs qui sont attachés, parce que le service normal ne requiert pas quatre remorqueurs, dans le moment, il arrive qu'on ait quelquefois un retard de cinq minutes, dix minutes, quinze minutes, des fois, à un bateau, il peut arriver que l'agent téléphone et dise: "Comment est-ce que ça se fait que mon bateau est encore attaché, que le remorqueur n'est pas là?" C'est des petites choses comme ça, mais jamais de plaintes sérieuses.

Q Est-ce que vous avez eu des plaintes

1

2 sur non pas le retard au service, mais la façon dont
3 vos remorqueurs manoeuvraient?
4 R Non, je n'ai pas de plainte; il
5 arrive quelques petits incidents, parfois, ça c'est
6 tout naturel.
7 Q Quel genre d'incidents?
8 R Il est arrivé quelques fois qu'un
9 bateau peut avoir touché le quai. De là à savoir
10 qui était en cause, qui était responsable, c'est assez
11 difficile; mais comme de raison, on a une certaine
12 condition, nous autres, dans notre cas, que les re-
13 morqueurs ne sont pas responsables quand les câbles
14 brisent, par exemple, on n'est pas responsable si le
15 câble vient du bateau.
16 Q Est-ce que vous avez ces conditions
17 avec vous?
18 R Non, c'est sur toutes les factures;
19 je ne les ai pas avec moi.
20 Q Est-ce que vous pourriez en faire
21 parvenir une copie à la Commission? Est-ce que vous
22 pourriez l'envoyer demain, ici?
23 R Oui.
24 Q Et elle sera déposée sous la cote
25 576: Conditions des contrats de remorquage dans le
26 port de Québec?
27 R .....
28 Q Maintenant, vous avez entendu le
29 témoignage du capitaine Thivierge sur le changement
30 dans la façon de manoeuvrer; est-ce que vous avez

participé à l'entrevue qui a eu lieu entre les pilotes et votre compagnie et les représentants du ministère?

R Oui, j'étais présent.

O Vous étiez présent à cette conférence-là. Vous souvenez-vous qui avait convoqué cette conférence-là?

R Bien, monsieur Rousseau, le président de la Corporation des Pilotes du St-Laurent me téléphonait plusieurs fois, et on est venu à faire une entente, une décision que c'était peut-être nécessaire d'avoir une rencontre entre le capitaine Thivierge qui représentait mes capitaines, moi-même et monsieur Ouinn, du chantier est venu aussi, et les représentants des pilotes du St-Laurent Central et ceux du Bas St-Laurent.

O Alors, ce sont les pilotes qui ont pris l'initiative de convoquer cette conférence?

R La réunion a eu lieu sur la rue St-Pierre, au bureau de la corporation des Pilotes du Bas St-Laurent.

O A la demande des pilotes?

R Comme j'ai dit, par téléphone, on discutait de la chose, et on est venu tous les deux d'accord que c'était nécessaire d'avoir une rencontre.

O D'avoir une rencontre?

R Oui.

Q Maintenant, est-ce que les avantages et desavantages de chacun des deux systèmes de manoeuvre ont été discutés à cette conférence-là?

R Oui, il y a plusieurs..... comme de raison, les systêmes, tous les deux, d'après moi, - j'ai assisté plusieurs fois à des manoeuvres, et les deux systêmes sont très très bons; si justement vous voyez, sur le pont, qu'il y a un peu d'interférence, et peut-être possibilité de ne pas comprendre un signal, qu'il donne le signal par le "whistle", le "ship's whistle".

Q La sirène du navire?

R La sirène du navire. C'est la même chose.

Q Maintenant, est-ce qu'on vous a rapporté des difficultés de communication par radio-téléphone?

R Pas à moi personnellement.

Q Est-ce que vous en avez entendu parler?

R Non, je n'en ai pas entendu parler.

Q Est-ce que vous avez été présent à bord de remorqueur lorsqu'il faisait la manoeuvre et se servait de radio-téléphone?

R Oui, j'étais à bord, et puis tout a bien marché.

Q Est-ce que vous avez constaté de l'interférence dans les radios?

R Non, pas les fois que j'étais à bord.

Q Pas les fois que vous étiez à bord. Lorsque vous êtes allé à bord de remorqueurs, est-ce

1
2 que c'était pour manoeuvrer de gros bateaux?
3 R Oui, les océaniques.
4 Q Les océaniques?
5 R Oui.
6 Q Est-ce que le remorqueur était
7 attaché contre la paroi du navire, à ce moment-là?
8 R Non, la plupart des fois, c'était
9 quand il était attaché à un cable qui venait du
10 bateau.
11 Q Au bout du cable. Vous étiez assez
12 loin du navire, à ce moment-là?
13 R Oui, mais parfois le remorqueur
14 va de gauche à droite, il s'approche du navire;
15 ça nous donne une bonne idée.
16 Q Maintenant, pour revenir au sujet
17 de la façon dont les remorqueurs sont attachés contre
18 le navire, est-ce que ce problême-là avait été étudié
19 par votre compagnie avant la conférence du pilote?
20 R Non. Vous voulez dire: Les méthodes
21 d'attacher près du navire?
22 Q Oui.
23 R Je me rappelle, à la réunion, il ya
24 quelques représentants des pilotes qui ont mentionné
25 qu'ils préféraient cette méthode.
26
27 Alors, l'attitude qu'on a prise,
28 c'est que les pilotes qui préfèrent cette façon-là,
29 ils savent ce qu'ils font, alors, ils se servent de
30 cette manière-là; les remorqueurs sont prêts de se

servir de n'importe quelle manière. C'est selon le pilote. Si le pilote croit que c'est mieux de cette façon-là, c'est lui qui est le maître, alors le remorqueur obéit.

Q Avant cette conférence, est-ce qu'on avait discuté avec vous de la méthode d'attacher le remorqueur?

R Non, pas à ma connaissance.

Moi, je suis là depuis seulement une année; depuis que je suis là, c'était la première occasion où on ait pu discuter de ça ouvertement.

Q Oue le sujet était soulevé?

R Oui.

Q Maintenant, dans un autre ordre d'idée, monsieur Thivierge, le capitaine Thivierge a dit que les agents demandaient les remorqueurs, quand un navire en avait besoin; il a aussi dit que parfois les pilotes demandent le remorqueur. Est-ce que d'après votre expérience, c'est arrivé, ça?

R C'est très rare. La plupart du temps, je dirais: 95% des cas, c'est l'agent qui communique avec le bateau, et le bateau, lui, signifie qu'il a besoin d'un ou de deux remorqueurs, et lui en retour nous téléphone, et les deux remorqueurs vont au devant du bateau.

Maintenant, ça arrive quelques fois la nuit qu'un bateau arrive, mettons, une heure avant

son temps, quelque chose comme ça, et là, en passant devant la Canada Steamship Lines où sont amarrés nos remorqueurs, il se sert de sa sirène de bateau pour appeler les remorqueurs, mais c'est assez rare.

Q Alors, ce n'est pas le pilote lui-même qui vous téléphone pour vous dire qu'il a besoin de remorqueur pour son navire?

R Encore, c'est arrivé quelques fois que le bateau lui-même nous téléphone par un duplex.

Q Je parle du pilote, je ne parle pas du bateau?

R C'est difficile à dire, on ne sait pas qui donne l'ordre; c'est le radio du bateau.

Un exemple, cet après-midi, je reçois un téléphone du Roona Head; je ne suis pas en mesure de savoir si c'est le capitaine, ou le pilote qui demande le remorqueur; je sais seulement que le Roona Head a besoin d'un remorqueur. Dans le cas présent, c'était un remorqueur.

Q Est-ce qu'à la suite de demande qu'on vous aurait faite par radio-téléphone de cette façon-là, au moyen de sirène, vous avez eu de la difficulté à perçevoir vos comptes pour remorquage?

R Non, depuis la dernière année, chose certaine, on n'a pas eu de difficulté à percevoir les comptes.

Q Il n'est pas arrivé, depuis que vous êtes en fonction, que l'agent ait dit: Je n'ai jamais commandé de remorqueur, je ne paye pas?

R Pas depuis que je suis là, depuis un an.

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Lemieux, est-ce qu'il n'a jamais été question d'installer un service de radio portatif, de "Walkie Takie", à bord de vos remorqueurs?

R Si ma mémoire est bonne, je pense qu'à notre réunion du printemps passé, c'est venu sur le tapis, mais dans le moment, on a déjà deux systêmes de radio; alors, je ne vois pas beaucoup d'utilité d'un troisième systême, à cause du fait qu'avec deux systêmes différents, on est assez protégé, comme je pourrais dire; trois systêmes, encore, la sirène du navire, c'est une autre façon de communiquer.

Q Vous n'avez pas considéré s'il serait avantageux de remplaçer les deux systêmes que vous avez par un "Walkie Takie"?

R Bien, je ne suis pas un technicien, mais à ce que je sais, les "Walkie Takie", on ne peut jamais atteindre la même distance qu'avec un radio de fréquence médium ou V H F.

Q Maintenant, vous avez mentionné que vous avez un certain nombre de remorqueurs en fonction, à l'heure actuelle; est-ce que vous avez des remorqueurs en fonctionnement durant la période d'hiver?

R Oui, l'année dernière, nous avons opéré jusqu'au dix (10) janvier, la saison régulière.

Ensuite, vers le mois de février, nous avons mis deux remorqueurs en opération à cause d'un navire qui a été retardé dans le port, à cause de réparage qu'il avait besoin; et la saison régulière, cette année, a recommencé le 28 mars.

Q Est-ce que vous voulez dire que vous auriez eu deux remorqueurs en devoir à partir du mois de février jusqu'à la fin de mars?

R Non, dans le mois de mars, ils ont opéré pendant dix jours - excusez-moi, dans le mois de février, ils ont opéré pendant dix jours.

Q Maintenant, je dois comprendre que certain nombre de navires remontent le fleuve jusqu'à Québec, durant diverses périodes; est-ce qu'il y a un ou des remorqueurs à leur disposition durant ce temps-là? Les Dam remontent jusqu'à Québec?

R Les Dam se servent rarement de remorqueur. En été, ils ne s'en servent jamais. Maintenant, en hiver, jamais qu'ils ont demandé de remorqueur.

Q Est-ce qu'il y en a en disponibilité, l'hiver?

R Il faudrait qu'ils nous avisent pour faire venir l'équipage.

Q Combien de temps d'avance?

R Ca prendrait 10, 12, 15 heures.

Q Est-ce qu'il y a un trafic normal durant l'hiver?

R Oui, il y a un trafic normal.

Q Ca apparaît dans la pièce qui a été déposée?

R Non, mais on avertit les agents des tarifs spéciaux, on envoie une lettre aux agents.

Q Etant donné que le tarif spécial n'apparaîtrait pas dans la pièce 575, pourriez-vous, au moins de façon approximative, donner la nature du tarif spécial durant l'hiver?

R Oui, 25% de plus.

Q Vous avez une surcharge de 25%?

R Vingt-cinq pour cent (25%).

Q Pour les frais de remorqueur durant la période d'hiver?

R Oui.

Q Qu'est-ce que vous entendez par: La période d'hiver?

R Bien, l'année passé, ç'a débuté à peu près le dix-huit (18) décembre, les taux spéciaux.

Q Les taux spéciaux. Jusqu'à quelle date, à peu près?

R Ils ont été en fonction le mois de février, et le vingt-huit (28) mars, ç'a été les taux réguliers.

TRANSQUESTIONNE par Me L. LANGLOIS, c.r., pour Merchant Service Guild:

Q Monsieur Lemieux, j'ai ici devant moi la pièce 574 que vous avez déposée, et je constate qu'une carte est annexée à cette pièce, que Davie

Shipbuilding Limited sont membres de Eastern Canadian Tug Boat Owners Association; est-ce que je dois comprendre que vos contrats sont régis par les règlements de cette association?

R Je ne suis pas en mesure de répondre, je ne peux pas dire.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

1 CANADA

2
3 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

4
5 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président
6
7 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire, Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

8
9
10
11
12 Le vingt-deuxième jour de juillet,
13 l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme
14 témoin:
15
16 ORANCE HAMELIN -
17 TRANSQUESTION CONTINUEE.
18
19 Me MAURICE JACQUES,
20 pour la Commission:
21 Q Sous le même serment, monsieur
22 Hemelin, voulez-vous dire à la Commission quelle
23 distance vous avez parcourue entre le moment où
24 vous avez levé l'ancre et le moment où vous êtes
25 entré en contact avec la station de radio de Trois-
26 Rivières?
27 R ..... à peu près un huit milles,
28 à peu près.
29 Q Huit milles?
30 R Oui.

1

2 Q Et ces huit milles ont été faits
3 dans quelles conditions? Est-ce que c'était un
4 chenal encadré de bouées, ou est-ce que c'était
5 ouvert?
6 R C'est un chenal gradué, mais il n'y
7 a pas de bouées; les conditions de la température
8 étaient..... la brume se clairait, les conditions
9 s'amélioraient.
10 Q Les conditions s'amékioraient, et
11 elles vous ont permis de partir?
12 R Oui. Je n'ai pas parti à pleine
13 vitesse en commençant, mais rendu à Champlain, le
14 commandant était avec moi sur la passerelle, et
15 on a pu lui donner pleine vitesse; la température
16 était assez améliorée pour ça.
17 Q Maintenant, est-ce que vous étiez
18 vous-même, comme pilote, au courant de la position
19 des autres navires qui étaient ancrés en amont de
20 vous?
21 R Oui, Trois-Rivières..... c'est un
22 autre service qu'ils nous rendent, quand j'ai donné
23 ma destination, mon temps dû à Trois-Rivières pour
24 sept heures et cinquante, la station V B K Trois-
25 Rivières m'a rappelé pour me dire que la température
26 était dans le moment: Brume épaisse, à Trois-
27 Rivières,et il m'a demandé si je maintenais mon
28 temps d'arrivée. J'ai dit: "Oui, avec la température
29 que j'ai ici," et plus tard, à peu près cinq minutes
30 ou dix minutes dans le plus, il m'a rappelé pour me

1
2 dire que ..... je ne sais pas quel nom, un des Mac Cormack
3 était ancré à la pointe Bigot, dans la brume épaisse,
4 en plein milieu du chenal.
5 Q Maintenant, est-ce qu'au meilleur
6 de votre connaissance il y avait d'autres navires
7 ancrés dans le chenal en amont?
8 R Oui, il y en avait à Trois-Rivières,
9 et sur le lac St-Pierre, j'avais entendu les rapports
10 par le poste V B K Trois-Rivières.
11 Q Par le poste V B K Trois-Rivières?
12 R Oui.
13 Q Est-ce qu'à ce moment-là on avait
14 communiqué directement et spécialement avec vous?
15 R Non, à toutes les heures, ils
16 donnent - c'est un service - à toutes les heures
17 ils donnent la température et les navires qui sont
18 ancrés dûs à la brume, l'endroit approximatif de
19 leur ancrage.
20 Q Ca, c'est le radio-téléphone, ça?
21 R Oui, oui.
22 Q Maintenant, dans les navires sur
23 lesquels vous voyagez, qui sont munis de radios-
24 téléphones, est-ce qu'il y a un haut-parleur dans
25 la timonerie?
26 R Généralement, aujourd'hui, la
27 plupart des navires, surtout ceux qui procèdent -
28 qui vont plus haut que Montréal ont le haut-parleur
29 dans la timonerie.
30 Q Et les autres?

R Les autres, souvent c'est dans la "chart room".

Q Et dans les navires - sur les navires où il n'y a pas de haut-parleur dans la timonerie, lorsque vous vous attendez d'avoir des messages, quels procédés suivez-vous?

R Il y a certains navires qu'on ne peut pas en avoir du tout; si vous êtes sur un navire grec, c'est bien regrettable, mais on n'a pas aucune information, il faut aller à l'aventure, on n'a pas aucun opérateur pour nous donner aucune information.

Q Je m'excuse, je sors peut-être du champ de l'examen en chef, c'est pourquoi je m'arrête.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:

Q Monsieur Hamelin, tout simplement pour clarifier votre témoignage, vous avez dit que vous aviez, sur ce navire, un appareil V H F et un appareil F M?

R Oui monsieur.

Q Pour radio-téléphone?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que ces deux appareils fonctionnent simultanément?

R Oui monsieur.

Q Donc, lorsque vous avez appelé Trois-Rivières sur un ou sur l'autre, vous pouviez entendre la répOnse sur un ou sur l'autre également?

1
2 R Exactement.
3 Q Il n'y a pas eu d'interférence dans
4 la réception?
5 R Non, aucunement.
6
7 (Le témoin est transquestionné en
8 anglais par Me Mahooney)
9
10 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
11 pour Merchant Service Guild:
12 Q Monsieur Hamelin, juste pour clarifier
13 un autre point de votre témoignage: Ce matin, il a
14 été question d'un message de sécurité que vous avez
15 envoyé?
16 R Oui monsieur.
17 Q Voulez-vous expliquer à la Commission
18 de quelle façon vous avez passé le message de sécurité?
19 R C'est le troisième officier qui l'a
20 envoyé, et dans un cas comme ça, voyez-vous, il va
21 ouvrir le téléphone et il va dire, il va répéter le
22 mot "sécurité", peut-être deux ou trois fois, et là
23 il va nommer le nom du navire, il va dire qu'il a
24 levé l'ancre de tel endroit et qu'il procède soit en
25 montant ou en descendant, et l'heure exacte du
26 message.
27 Q N'est-il pas exact que ces messages
28 de sécurité sont donnés sur le canal 1 qui est le
29 canal international 2182?
30 R Exactement.

Q Et qu'il s'adresse à tous les navires et à toutes les stations, sans passer par une station en particulier?

R C'est bien ça, monsieur.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

1 CANADA

2

3 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

4

5 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

6

7 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire, Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

8

9

10

11

12 Le vingt-deuxième jour de juillet,

13 l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme

14 témoin:

15

16 EDMOND POULIOT -

17

18 INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r.,

19 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

20 Q Quel âge avez-vous?

21 R 34 ans.

22 Q Vous êtes pilote dans la circons-

23 cription de Québec, n'est-ce pas?

24 R Québec aux Escoumains, monsieur.

25 Q Québec aux Escoumains. Avez-vous

26 piloté le navire Sylvia dans le cours du mois de juin

27 mil neuf cent soixante et trois (1963)?

28 R Oui monsieur.

29 Q De quel endroit à quel endroit?

30 R De Port Alfred à Québec.

Q Pourriez-vous nous dire approximativement à quelle date vous avez piloté ce navire?

R Le départ de Port Alfred le cinq (5) juin au midi, aux alentours de midi; je suis arrivé à Québec à deux heures et cinq le six (6) juin au matin.

Q Le trajet de Port Alfred à Québec vous a pris, en définitive, environ 14 heures?

R Aux alentours, à peu près.

Q Est-ce que c'est la durée régulière normale d'un tel trajet, ou si vous avez ancré en route?

R Non, en route, j'ai été obligé d'aller dans la baie des Ha Ha et essayer de ramasser l'ancre du Sylvia, qui avait laissé son ancre au mois de mai. Je n'ai pas été capable. J'ai reparti de là alentour peut-être de cinq heures, cinq heures et demie, et de là pour Québec.

Q Est-ce que vous avez tenté, en cours de route, d'entrer en communication avec la station de radio de Québec ou d'un autre endroit, en rapport à la manoeuvre de votre navire?

R En cours de route, j'ai essayé de communiquer avec Québec, aux alentours de Cap Brûlé, ou peut-être cinq milles à l'est de Cap Brûlé.

Q A quelle distance de Québec est-ce que ça se trouverait, environ ?

R Disons, dans les alentours de 33 ou 35 milles.

1

2 Q Et quelle heure était-il approxima-
3 tivement à ce moment-là?
4 R Aux alentours de minuit, onze heures
5 et demie du soir, ou minuit le soir.
6 Q Et pour quelles fins tentiez-vous
7 d'atteindre la station de radio Québec à ce moment-
8 là?
9 R Pour envoyer mon E T A à Québec, au
10 bureau des pilotes, pour avoir un pilote de relève.
11 Q Le navire remontait le fleuve plus
12 loin que Québec?
13 R Il se rendait à Montréal.
14 Q Alors, vous avez tenté de donner
15 votre E T A à la station de radio pour le transmettre
16 à la station de pilotage afin d'avoir un pilote qui
17 vous relèverait pour le trajet de Québec à Trois-
18 Rivières, n'est-ce pas?
19 R Exactement.
20 Q Est-ce que vous avez réussi à
21 obtenir la communication avec la station de radio,
22 immédiatement?
23 R Non, j'ai eu beaucoup de misère à
24 l'avoir.
25 Q Quand l'avez-vous eue, finalement?
26 R Je l'ai eue à peu près 40 minutes
27 avant d'arriver à Québec, entre St-Jean et St-Laurent.
28 Q Quelle heure était-il, approxima-
29 tivement, à ce moment-là?
30 R Une heure et quart, une heure et dix,

1
2 alentour de ça.
3 Q Si je comprends bien, vous avez
4 essayé entre onze heures et demie, minuit, et une
5 heure, une heure et quart, à avoir la communication,
6 et vous n'avez pas réussi durant cette période-là?
7 R Non monsieur.
8 Q Est-ce que c'est vous-même qui
9 tentiez d'entrer en communication, ou si c'était
10 un officier de bord?
11 R C'est moi-même qui était sur les
12 deux téléphones, il y en avait deux, j'étais sur les
13 deux téléphones.
14 Q Est-ce que vous êtes au courant
15 de quelle nature étaient ces deux téléphones-là?
16 Est-ce qu'il y en avait un qui était V H F?
17 R Un V H F et l'autre F M.
18 Q Et vous avez essayé fréquemment
19 d'entrer en communication avec la station de radio
20 durant cette période?
21 R A peu près à toutes les cinq minutes,
22 probablement.
23 Q A toutes les cinq minutes. Et
24 comment procédiez-vous? Simplement à répéter le
25 numéro de la station - le signal indicatif de la
26 station?
27 R Les lettres d'appel de Québec et
28 le nom du navire: V C C Québec.
29 Q Est-ce que vous avez eu l'occasion
30 de vérifier si vos deux radios-téléphones fonctionnaient?

R Ils fonctionnaient parce que j'ai rentré en communication avec le Trans Canada.

Q Avec le Trans Canada?

R Le Trans Canada, un autre navire descendant, puis la communication entre les deux navires était excellente.

Q Est-ce que le Trans Canada vous a dit par ailleurs qu'il vous avait entendu à distance, avant que vous le rencontriez?

R Ah oui, le Trans Canada m'a répondu à une bonne distance avant de le rencontrer, et même après, j'ai recommuniqué avec le Trans Canada.

Q Qui était - est-ce qu'il y avait un pilote à bord du Trans Canada?

R C'était monsieur Gaston Rousseau, le président de la Corporation, qui était à bord.

Q Est-ce qu'il vous a déclaré vous avoir entendu avant que vous le rencontriez?

R Ah oui, mais..... c'est lui-même qui m'a dit d'essayer de communiquer à Québec, et il trouvait que mon signal était fort et très bon.

Q Lorsque vous avez eu communiqué avec Québec, est-ce qu'on vous a passé quelques commentaires à l'effet qu'ils avaient eu des difficultés particulières à la station de radio, ou quelque chose de ce genre?

R Quand j'ai eu la communication avec Québec, c'est la seule chose qu'il a demandé lui-même: "What ship is calling"? Moi, j'ai donné mon

1
2 signal et mon message; c'est toute l'affaire.
3 Q Est-ce qu'il n'a pas dit qu'il
4 charchait à vous atteindre depuis quelque temps,
5 ou aucune déclaration de ce genre?
6 R Non, aucune.
7
8 TRANSQUESTIONNE par Me L. LANGLOIS, c.r., pour Merchant Service Guild:
9 Q Monsieur Pouliot, simplement une
10 question: Durant cette période que vous avez essayé
11 d'atteindre Québec, est-ce que vous étiez sur le
12 canal 1?
13 R Sur le canal 1.
14 Q Est-ce que vous avez vérifié s'il y
15 avait du trafic venant de Québec, sur le canal 2,
16 au même endroit?
17 R Non, je n'ai pas vérifié.
18
19 TRANSQUESTIONNE par Me M. JACQUES, c.r.,
20 pour la Commission:
21 Q Monsieur Pouliot, vous dites que
22 vous avez essayé de rejoindre la station de Québec
23 entre onze heures et demie et une heure et quelque
24 chose du matin. C'est ça?
25 R Oui.
26 Q Vous avez essayé combien de fois?
27 R Disons: A toutes les cinq minutes.
28 Q A toutes les cinq minutes?
29 R A toutes les cinq minutes, j'envoyais
30 un signal.

1

2 Q Et il n'y a pas eu de réponse?

3 R Aucune réponse.

4 Q A part le Trans Canada, est-ce que

5 pouviez entendre d'autres conversations sur le radio-

6 téléphone?

7 R Je pouvais entendre une conversation

8 entre différents navires.

9 Q Entre différents navires?

10 R Et non avec Québec.

11 Q Vous n'avez pas entendu Québec du

12 tout?

13 R Du tout.

14 Q Maintenant, quand vous avez réussi

15 à le rejoindre, à une heure et quelque chose du

16 matin, est-ce que vous avez dit que ça faisait plu-

17 sieurs heures que vous essayiez de le rejoindre?

18 R Non, du tout.

19 Q Pourquoi?

20 R Je n'en vois pas l'utilité, et une

21 autre affaire: Je rentrais à Québec, le soir, c'est

22 un soir, et quand nous arrivons à Québec, nous

23 avons assez d'attention à voir où

24 notre navire va, que de jouer sur le téléphone.....

25 c'est: les lumières, le trafic.....

26 Q Quel était le pavillon du navire

27 que vous pilotiez?

28 R Allemand.

29 Q Allemand?

30 R Allemand.

Q L'équipage était Allemand?

R L'équipage était Allemand.

Q Les officiers étaient Allemands?

R Les officiers étaient Allemands.

Q Est-ce que les officiers parlaient anglais?

R Oui et non..... c'est une des raisons pourquoi j'ai pris le téléphone moi-même.

Q C'est pourquoi vous avez fait les appels vous-même?

R Certainement.

Q Parce que les officiers qui étaient sur la passerelle, suivant vous, ne parlaient pas assez l'anglais?

R Disons que oui.

Q Est-ce que ça vous arrive souvent d'avoir des difficultés de communiquer avec la station de Québec?

R Ca arrive assez fréquemment.

Q Cette année, il y a un exemple, au mois de juin. Depuis le cinq (5) juin, est-ce que vous avez eu des difficultés?

R Bien, la semaine dernière, je montais avec le Irving Land, ici à Québec, seulement je ne peux pas dire si mon téléphone fait erreur ou le poste de Québec, mais je sais que j'ai eu un ordre de faire accoster à Québec avec le Irving Land, et ils ne l'ont jamais reçu à bord.

Q Vous ne l'avez jamais reçu à bord

du navire?

R Je ne l'ai jamais reçu à bord du navire, j'ai été obligé d'ancrer mon navire à Québec, aller au bureau des pilotes et revenir pour accoster le navire.

Q Alors, quelle était la date de cet incident-là?

R Je ne peux pas dire exactement; il faudrait relever mes records.

Q Est-ce que vous pourriez le faire?

R Oui.

Q La date et aussi les heures pendant lesquelles vous étiez à bord du navire?

R Oui.

Q Ca, ça fait deux incidents depuis le cinq (5) juin, incluant l'incident du cinq (5) juin. Antérieurement au cinq (5) juin, est-ce que c'est arrivé souvent?

R Je ne peux pas me rappeler.

Q Est-ce que ça arrive à toutes les semaines?

R Non, ça n'arrive pas à toutes les semaines, mais ça arrive assez fréquemment.

Q Alors, à toutes les deux semaines?

R Je ne peux pas vous dire, pour donner de chiffres exacts.

Q Oui, mais vous pourriez peut-être nous indiquer si c'est quelque chose qui se produit régulièrement à tous les mois, disons?

1
2 R Mon expérience, moi, j'ai toujours
3 remarqué que nous avons de la misère à appeler Québec
4 entre, disons, une heure du matin et cinq heures du
5 matin.
6 Q Ah bon.
7 R Dans les quarts de nuit. Ca, c'est
8 mon expérience personnelle.
9 Q C'est ça qui est important. C'est
10 votre expérience personnelle. Alors, vous avez,
11 suivant votre expérience, vous avez des difficultés à
12 communiquer entre une heure du matin et cinq heures
13 du matin?
14 R Entre une heure du matin et cinq
15 heures du matin.
16 Q Est-ce que vous avez fait des
17 rapports à ce sujet?
18 R Aucun. Seulement, dans nos
19 "meetings", une fois par année, ou quelque chose de
20 même, nous discutons souvent des communications entre
21 pilotes. Je n'ai jamais fait un rapport officiel.
22 Q Maintenant, je comprends que ces
23 retards à communiquer avec les stations de radio
24 causent des inconvénients, et j'aimerais savoir
25 quels inconvénients ça cause?
26 R Pour le Irving Land, il y a eu
27 une perte de temps pour mettre le bateau à l'ancre.
28 Q Dans les autres cas?
29 R Dans les autres cas, pour le remor-
30 queur, parce que moi, je n'ai pas pu rejoindre le

remorqueur, quelque chose de même.

Q Est-ce que c'est arrivé? Je veux des incidents qui sont arrivés?

R Moi personnellement, ça m'est arrivé une fois l'année dernière sur un bateau suédois.

Q Racontez-nous donc ça?

R Je suis arrivé à Québec dans les petites heures du matin, et je n'avais pas de remorqueur. Je l'ai accosté au Foulon, je l'ai accosté, et j'ai eu un remorqueur, mais je l'accostais sans remorqueur, le bateau, j'étais parti pour ça.

Q Voulez-vous nous expliquer comment la station de radio de Québec intervient dans tout ça?

R Intervient..... qu'est-ce que vous voulez dire: Par intervenir dans ça?

Q On parle des inconvénients causés par le défaut de communication avec la station de radio de Québec.

R Moi, la seule affaire: Ils ne répondent pas.

Q Mais dans le dernier cas que vous avez cité, vous avez dit que vous avez accosté avec un remorqueur?

R Avec un remorqueur, mais en passant devant la station des "tugs", j'ai envoyé mes signaux de "tug". Alors, l'équipage se sont réveillés, ils ont entendu les cris, ils sont venus me rejoindre.

1

2 Q Avant d'arriver à Québec, est-ce que
3 vous aviez tenté...
4 R Du tout.
5 Q ... de rejoindre la station de Québec
6 pour commander votre remorqueur?
7 R Nous avons tenté, mais avec aucun
8 résultat.
9 Q Alors, vous aviez tenté de rejoindre
10 la station de Québec pour commander votre remorqueur,
11 vous n'avez pas été capable de rejoindre la station,
12 vous êtes arrivé à Québec, votre "tug" n'était pas
13 encore commandé? C'est ça?
14 R C'est ça.
15 Q Maintenant, vous souvenez-vous des
16 heures durant lesquelles vous avez tenté de rejoindre
17 la station de Québec, à ce moment-là?
18 R Je ne peux pas me rappeler; je sais
19 que c'est la nuit.
20 Q Vous êtes arrivé à Québec vers
21 quelle heure?
22 R Je dirais: Entre minuit et six
23 heures du matin; et il me semble que c'est dans ce
24 temps-là.
25 Q A ce moment-là...
26 R Dans ce temps-là.
27 Q ... est-ce que vous avez rapporté
28 cet incident-là au département des Transports?
29 R Non.
30 Q Vous n'avez pas rapporté ça?

R Non.

(Le témoin est transquestionné en anglais par Me Mahooney).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, comme je l'indiquais, ce sont deux exemples choisis au hasard, et simplement dûs au fait que ces deux pilotes avaient eu une expérience récente, et qu'ils étaient dans la salle. Il y aura peut-être d'autres preuves à ce sujet.

LE PRESIDENT:
Je suppose que le capitaine Rousseau rendra témoignage plus tard. Alors, vous pourrez lui demander une corroboration sur le navire Trans Canada et sur ce qui s'est passé.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Et le capitaine Rousseau sera aussi en mesure de donner des informations générales quant aux démarches faites auprès des autorités à ce sujet-là.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

1 C A N A D A

2

3 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

4

5 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

6 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
7 Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

8

9

10

11

12 Le vingt-deuxième jour de juillet,

13 l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme

14 témoin:

15

16 HENRI ALLARD -

17

18 INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,

19 pour la Commission:

20 Q Votre âge?

21 R 36 ans.

22 Q Et votre occupation?

23 R Maître du port adjoint, de Québec.

24 Q Depuis combien de temps?

25 R Le premier (1er) mai mil neuf cent

26 soixante-trois (1963).

27 Q Et antérieurement, quelle était

28 votre occupation?

29 R Surveillant des pilotes, district

30 de Québec.

1

2 Q Et combien de temps avez-vous été
3 surveillant des pilotes ici à Québec?
4 R Du vingt-cinq (25) septembre mil
5 neuf cent soixante-deux (1962) au premier (1er) mai,
6 exclusivement, mil neuf cent soixante-trois (1963).
7 Q Et antérieurement, quelle était
8 votre occupation?
9 R Officier de marine au long cours.
10 Q Et quel certificat détenez-vous?
11 R Capitaine au long cours.
12 Q Quand l'avez-vous obtenu?
13 R En mil neuf cent cinquante-huit
14 (1958).
15 Q A quel endroit?
16 R A Halifax.
17 Q Est-ce que vous avez déjà servi
18 comme capitaine à bord d'un navire marchand?
19 R Non.
20 Q Et combien d'années avez-vous
21 servi en mer, au total?
22 R 13 ans.
23 Q Et quels endroits avez-vous
24 visités?
25 R Un peu partout autour du monde.
26 Q Maintenant, si vous voulez bien,
27 nous allons limiter votre témoignage à vos fonctions
28 comme maître de havre, quitte à ce que vous reveniez
29 lorsque nous traiterons de l'administration de la
30 circonscription de pilotage de Québec?

R Très bien.

Q Voulez-vous nous dire en quoi consistent vos fonctions de maître de havre ici à Québec?

R Les fonctions du maître du havre à Québec rentrent dans l'exploitation des propriétés et des biens du conseil du Port de Québec; c'est parce qu'on contrôle le port de Québec, l'allocation des quais aux navires, l'allocation des hangars, et le contrôle de la navigation, que ce soit sur l'ancrage; en somme, tout ce qui se passe dans le port de Québec.

Q Et comment assurez-vous la surveillance et le contrôle de la navigation dans le port de Québec?

R La surveillance et le contrôle dans le port de Québec est en train de se réorganiser, actuellement.

Nous avons un appareil de radiophonie haut fréquence qui emploie la fréquence 2182, fréquence d'appel, et 2738, fréquence de communication. Nous avons des hommes à l'entraînement, actuellement, et à l'aide de ce radio-téléphone-là, nous espérons pouvoir contrôler tout le trafic dans le port de Québec.

LE PRESIDENT:

J'aimerais, sur ça, savoir les fonctions de ce radio-téléphone; avec qui il communique:

Avec les pilotes, les remorqueurs? Qu'est-ce qu'ils vont faire avec ça?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce qu'il est actuellement en opération, ce radio-téléphone?

R Actuellement, il est en opération.

Q Depuis quand?

R Disons, sur une base de vingt-quatre heure, depuis quinze jours.

Q Depuis quinze jours seulement, sur une base de vingt-quatre heures?

R Oui.

Q Et antérieurement, est-ce qu'il était en opération?

R Antérieurement, il était en opération de huit heures et demie le matin à onze heures du soir.

Q Et ça, pendant combein de temps?

R Du premier mai.

Q Mil neuf cent soixante-trois (1963)?

R Mil neuf cent soixante-trois (1963), à il y a une quinzaine de jours.

Q Et l'an dernier, est-ce que vous savez si ce radio-là était en opération?

R En autant que je sache, ce radio-là n'était pas en opération, l'an dernier.

Q Alors, c'est le début de ces

1
2 opérations?
3 R En somme, oui.
4 Q Et à quoi sert-il?
5 R Voici: D'après les règlements
6 d'exploitation du port de Québec, aucun navire
7 n'a le droit de venir s'accoster à nos quais, ou
8 faire usage de quoi que ce soit, la propriété du
9 port, sans en faire la demande au préalable, que
10 ce soit un ancrage, ainsi de suite.
11 Alors, avec ce radio-téléphone-là,
12 si un navire désire, soit se mouiller dans les limites
13 du port, ou bien venir accoster à un de nos quais,
14 il pourra nous en faire la demande par radio-
15 téléphone.
16 Q Et à l'heure actuelle, est-ce que ce
17 radio-téléphone sert à cette fin-là?
18 R A l'heure actuelle, nous n'avons
19 pas annoncé publiquement que nous exploitions une
20 station de radiophonie.
21 Q Et quand prévoyez-vous annonçer ça
22 au public?
23 R D'ici une semaine.
24 Q D'ici une semaine?
25 R Oui.
26 Q Et à quoi sert-il, en fait, à
27 l'heure actuelle? A l'entraînement, uniquement?
28 R A l'entraînement, disons.
29 Q A l'entraînement, uniquement?
30 R Oui.

Q Et au moyen de ce radio-téléphone, vous avez l'intention d'obtenir et de communiquer les renseignements nécessaires à l'exploitation du port de Québec?

R C'est exact.

Q Maintenant, est-ce que vous avez discuté l'installation de ce téléphone avec les armateurs?

R Oui, il en fut question, et ils sont d'avis que ce radio-téléphone-là pourra leur rendre de grands services à eux autres également.

Q Est-ce que vous en avez discuté avec les pilotes?

R Egalement, oui, d'ailleurs...

Q Quand?

R Excusez - d'ailleurs, les pilotes, en autant que je sache, ont été les premiers à en faire la demande, c'est-à-dire, à faire la demande que le bureau du maître du port soit ouvert 24 heures par jour et équipé d'un radio-téléphone.

Q Savez-vous quand ils ont fait cette demande-là?

R J'ai pris connaissance d'une première demande il y a environ un an.

Q Alors que vous étiez surveillant des pilotes?

R C'est exact. Nous avions eu une entrevue avec le directeur du port, des représentants de la circonscription des pilotes de Québec et de

Montréal à ce sujet-là.

Q Et quand cette rencontre-là a-t-elle eu lieu?

R Si ma mémoire est bonne, c'était au mois de juillet mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Et vous souvenez-vous qui avait pris l'initiative de convoquer la rencontre?

R Je crois que c'est alors que nous discutions des mesures de sécurité dans le port de Québec, avec les pilotes, que nous en étions venus à la décision de demander une entrevue avec les autorités du Conseil du Port de Québec.

Q Alors, quand vous avez dit: "Nous," là, vous étiez à ce moment-là surveillant...

R Des pilotes.

Q ... des pilotes, et employé du ministère du Transport?

R C'est exact.

Q C'est en cette qualité-là que vous avez fait ces démarches-là?

R Oui.

Q Alors, les demandes sont venues de vous?

R Pas nécessairement; je ne dirais pas ça. Je dirais qu'elles sont venues conjointement et de moi et des pilotes.

Q Est-ce que les pilotes, à part de suggérer l'aménagement d'un appareil de radio, ont suggéré les fins pour lesquelles ce radio serait

1
2 employé?
3 R Oui, ils voyaient ce radio-là
4 comme un moyen d'un contrôle du port, comme ceci,
5 par exemple, pour le point de vue sécurité, lorsqu'un
6 navire sortirait du bassin ou de la rivière St-
7 Charles, que le maître du port soit informé des
8 mouvements qui se produisent dans le port afin qu'il
9 puisse aviser tous les autres navires que par exemple
10 un navire sort du bassin, et que tous les autres
11 navires aux alentours du mouvement doivent prendre
12 les précautions pour ne pas..... pour offrir le plus
13 de sécurité possible à ce navire-là qui sort.
14 Q Est-ce que c'est la seule fin qu'on
15 a suggéré?
16 R Qu'on m'a dit au téléphone.....
17 non, c'était au point de vue des pilotes, c'est pour
18 avoir le plus de renseignements possibles lorsqu'ils
19 entrent dans les limites du port, pour savoir à quel
20 endroit ils peuvent aller accoster, s'ils peuvent
21 y aller immédiatement, quels navires il y a dans les
22 alentours, ou quel mouillage ils peuvent employer,
23 etc.
24 Q Maintenant, vous avez entendu, je
25 crois, le témoignage du pilote Pouliot au sujet de
26 remorqueur qu'il n'avait pas pû commander en temps
27 pour accoster son navire. Est-ce que ce radio
28 pourra servir à commander des remorqueurs?
29 R Certainement..... bien, pas néces-
30 sairement, parce qu'ici, dans les limites du port,

nous n'avons pas le droit d'employer notre radio-téléphone pour communiquer avec un autre navire qui est accosté; seulement, la ligne de terre peut servir à cette fin-là.

Q Et quel serait le rayon de ce radio-téléphone?

R Ce radio-téléphone-là a une puissance de 25 watts; alors, il couvre amplement toutes les limites, les deux bouts des limites du port de Québec.

Q Est-ce qu'il couvre plus loin que ça?

R .....

Q Est-ce que vous avez fait des expériences sur son rayon?

R Oui, nous avons par exemple communiqué avec des navires qui étaient à environ six milles en-deçà du pont de Québec, à l'ouest du pont de Québec, et avec des navires à l'est qui étaient dans l'entourage de St-Laurent Ile d'Orléans.

Le Président:

Q Un rayon de dix milles, environ?

R Environ.

ADVENANT 5:05 P.M., LA COUR EST AJOURNEE AU LENDEMAIN A 10:00 HEURES A.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT QUEBEC

QUEBEC

P.Q.

VOLUME No.: 50

TEXTE FRANCAIS.

DATE:

July 23, 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HARILD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me J. MAHOONEY,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

VOLUME 50 - Page 1,187 à 1,342 -

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 23 JUILLET 1963.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-troisième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

EUGENE JEFFREY -

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Voulez-vous dire votre nom et votre âge, s'il vous plaît?

R Eugène Jeffrey, 44 ans.

Q Eugène Jeffrey, 44 ans. Je crois, monsieur Jeffrey, que vous êtes l'un des chaloupiers, ici à Québec?

R Oui monsieur.

Q Et que vous faites affaires sous une raison sociale? Vous êtes en société avec quelqu'un?

R Oui, mon frère.

Q Avec votre frère. Et vous êtes en

1
2 affaires avec votre frère comme chaloupier ici à
3 Québec?
4 R Oui monsieur.
5 Q Quel est le nom de votre société?
6 R "Eugêne et André Jeffrey Enrg."
7 Q Eugêne et André...
8 R Jeffrey Enrg.
9 Q Ca fait combien d'années que vous
10 êtes chaloupier ici à Québec?
11 R Moi, ça fait 37 ans.
12 Q Et depuis combien de temps êtes-vous
13 en société avec votre frère?
14 R Ah, 25 ans.
15 Q Est-ce que vous détenez un permis
16 de la Régie Provinciale des Transports pour vos opé-
17 rations?
18 R Oui monsieur.
19 Q Est-ce que vous avez ce permis avec
20 vous?
21 R Oui, ça ici
22 Q Alors, vous détenez le permis de la
23 Régie des Transports de la province, service maritime,
24 permis numéro 6 N, émis à Eugêne et André Jeffrey,
25 opérant sous le nom de Eugêne et André Jeffrey Enrg.
26 Je voudrais déposer une copie certifiée de ce
27 permis sous la cote 577?
28 R .....
29 Q Combien de chaloupes avez-vous,
30 monsieur?

R Deux.

Q Depuis combien de temps sont-elles en opération?

R Ah, depuis vingt-cinq ans. Il y en a une: dix ans.

Q Il y en a une qui a dix ans?

R Oui.

Q Et l'autre?

R 25 ans.

Q 25 ans?

R Oui monsieur.

Q Et quelle est la valeur actuelle de ces deux chaloupes?

R $15,000.00 avec dépréciation.

Q $15,000.00 pour une?

R Oui, avec dépréciation.

Q Laquelle, celle-là?

R La grosse chaloupe: St. Lawrence Star.

Q C'est celle de dix ans?

R Celle de dix ans.

Q $15,000.00, avec dépréciation?

R Oui.

Q Et l'autre?

R A peu près $10,000.00.

Q Avec dépréciation?

R Oui.

Q Pour celle de 25 ans?

R Oui.

Q Voulez-vous nous dire les améliorations que vous avez apportées à vos chaloupes durant les cinq dernières années?

R Tout ce qu'un bateau demande en fait d'équipement; tout équipé au complet.

Q Vous avez de l'équipement de sauvetage à bord?

R Tout ce qu'il faut.

Q Vos chaloupes ont été inspectées par le service d'inspection des navires Fédéral?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que vous détenez des certificats d'inspection?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que vous les avez avec vous?

R Oui.

Q Qu'il plaise à la Commission, l'une des vedettes a été inspectée à Québec, son nom est: St. Lawrence Star, numéro officiel 194855, jauge brute 8.38 tonnes, immatriculée à Québec, certifiée pour 18 passagers et deux membres d'équipage, soit au total 20.

Les limitations sont pour les voyages depuis le port de Québec, entre le port de Québec et la pointe ouest de l'Ile d'Orléans, durant la saison normale de navigation, bateau pilote affecté à la station de pilotage de Québec.

Le certificat est en vigueur jusqu'au

trente (30) novembre mil neuf cent soixante-trois (1963).

L'autre vedette, Votre Seigneurie, n'est pas immatriculée, mais il s'agit d'un petit batiment qui détient un permis de petit batiment sous le numéro 13 D 358, daté à Québec le trois (3) août mil neuf cent cinquante-cinq (1955). La jauge au registre de petit batiment est de 4.85 tonnes?

R ......

Q Maintenant, monsieur Jeffrey, est-ce que vos chaloupes ont toujours été dans leur - pas leur état actuel, mais avec leur structure actuelle?

R Oui.

Q Est-ce qu'elles sont - Est-ce qu'elles ont des cabines?

R Oui.

Q Depuis combien d'années avez-vous des chaloupes avec des cabines?

R Au-delà d'une vingtaine d'années.

Q Une vingtaine d'années. Avant ça, elles n'en avaient pas?

R Non.

Q Maintenant, au cours des dernières années, est-ce que vous avez reçu des commentaires quelconque de la part des pilotes sur votre service?

R Non, du tout.

Q Sur la qualité de vos bateaux?

R Non, non plus.

1
2 Q Est-ce que vous avez déjà eu des
3 accidents?
4 R Non monsieur.
5 Q Est-ce que vous détenez des assurances?
6 R Oui monsieur.
7 Q Quelles assurances détenez-vous?
8 R Ca ici.
9 Q Si la Commission veut me permettre,
10 j'examinerai les polices un peu plus tard pour déter-
11 miner la couverture exacte des assurances.
12
Maintenant, vous êtes deux chaloupiers,
13 ici à Québec, je comprends?
14 R Oui.
15 Q Pouvez-vous nous dire comment vous
16 opérez tous les deux?
17 R Bien, on a chacun nos compagnies.
18 Q Oui. Et puis, si un navire n'est
19 pas attitré ou une compagnie n'est pas attitrée à
20 l'un ou l'autre des chaloupiers...
21 R Bien, on prend la chance de le
22 faire; on fait application à la compagnie.
23 Q Alors, vous avez chacun vos compa-
24 gnies?
25 R Oui monsieur.
26 Q Alors, voulez-vous nous dire quelles
27 compagnies vous avez?
28 R La Cunard Steamship
29 Q Cunard?
30

1

2 R Canadian Pacific, Furness-Withy,
3 Dominion Coal, Kerr Steamship, Robert Reefer, la
4 Shell Oil, Atlantic Shipping.
5 Q Alors, vous faites le service à ces
6 navires-là, aux navires de ces compagnies?
7 R Oui monsieur.
8 Q Vous transportez les pilotes?
9 R Oui monsieur.
10 Q A part ces services réguliers que
11 vous donnez à ces navires, est-ce que vous en faites
12 à d'autres navires?
13 R Non. Bien, si on est demandé pour
14 quelque chose d'autre.
15 Q Si vous êtes demandé pour quelque
16 chose d'autre. Est-ce que ça arrive que vous soyez
17 demandé d'aller porter un pilote à bord d'un navire
18 d'une compagnie pour laquelle vous ne travaillez pas?
19 R Oui, ça arrive.
20 Q Est-ce que ça arrive souvent?
21 R Assez souvent, oui.
22 Q Assez souvent?
23 R Oui, parce que je peux vous donner
24 la raison: C'est que les navires qui montent, on
25 ne sait pas pour quelle compagnie ils sont; on prend
26 la chance de le faire, si c'est à nous. Si ce n'est
27 pas à nous.....
28 Q Si ce n'est pas à vous, qu'est-ce
29 qui arrive?
30 R On le donne à l'autre compagnie:

Vézina.

Q Vous donnez quoi?

R Ce voyage-là, le voyage qu'on fait.

Q Vous faites le voyage et vous donnez l'argent à l'autre?

R Oui, quand ce n'est pas notre compagnie, on le donne à l'autre.

Q Vous donnez l'argent à l'autre?

R On ne lui donne pas l'argent, on leur dit que le bateau a monté pour eux autres; c'est eux autres qui envoient le compte.

Q Et est-ce que vous êtes payé, vous, pour cet ouvrage-là?

R Non monsieur.

Q Est-ce que ça arrive souvent, cette situation-là?

R Assez souvent, oui.

Q Alors, vous allez porter le pilote à bord, et vous n'êtes pas payé pour?

R Non monsieur.

Q Est-ce que vous avez déjà essayé de tirer cette situation-là au clair pour être payé pour l'ouvrage que vous faites?

R C'a toujours été une entente entre les deux chaloupiers; s'il fait un bateau pour moi, on me le dit; si j'en fais un pour eux, je leur dis.

Q A la fin de l'année, est-ce que vous balançez ça?

R Non. C'est un arrangement, comme ça,

1
2 qu'on a, pour ne pas se faire de tort un l'autre.
3 Q Combien chargez-vous pour transporter
4 un pilote?
5 R Dix dollars ($10.00).
6 Q Pour un voyage?
7 R Oui monsieur.
8 Q Ca, c'est pour aller mener le pilote
9 au navire?
10 R Oui.
11 Q Et l'autre pilote qui débarque du
12 navire?
13 R C'est compris dans le même voyage.
14 Q Alors, c'est: dix dollars ($10.00)
15 par voyage?
16 R Oui monsieur.
17 Q Aller et retour?
18 R Oui monsieur.
19 Q Vous faites combien de voyages,
20 à peu près, par année?
21 R Ah, c'est assez difficile à dire,
22 je n'ai pas les livres ici; il y a des journées qu'on
23 peut en faire dix, d'autres journées on peut en faire
24 quinze; ce n'est pas tout le temps pareil.
25 Q Vous travaillez combien de mois par
26 année?
27 R Huit mois.
28 Q De quel mois à quel mois? De quelle
29 date à quelle date?
30 R Du quinze (15) avril aller au dix
(10) décembre.

Q Et puis, l'hiver, quand les navires ont besoin de pilote, qui va les mener à bord?

R Bien moi, de mon côté, l'hiver, je n'en ai pas.

Q Vous n'en avez pas l'hiver?

R Je ne peux pas vous renseigner.

Q Et est-ce que madame Vézina en a l'hiver?

R Je crois que oui.

Q Vos bateaux sont des bateaux de bois?

R Oui monsieur.

Q Ils sont à moteur, évidemment?

R Oui.

Q Est-ce qu'ils sont équipés de radios-téléphones?

R Non monsieur.

Q De radars?

R Non monsieur.

Q Rien de ça?

R De compacts seulement.

Q De compact et un moteur?

R Oui.

Q A part ce service que vous rendez au pilote, est-ce que vous rendez des services à d'autres? Des services de chaloupiers à d'autres?

R Bien, pas exactement des services de chaloupiers, mais je fais beaucoup de sauvetage; il y a des gens qui nous demandent pour du secours,

si on est appelé pour porter secours à quelqu'un, pour faire un sauvetage...

Q Est-ce que ça vous empêche de rendre vos services au pilote, ça?

R Du tout, du tout.

Q Est-ce que vous avez de la difficulté, parfois, à perçevoir vos comptes?

R Du tout.

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Jeffrey, vous avez mentionné, je pense, que vous n'aviez jamais eu d'accident. Vous référez sans doute au fait que vos navires n'avaient pas été impliqués dans un accident avec un autre navire, de quelque façon, enfin, vos embarcations?

R Oui monsieur.

Q Vous avez quand même eu des accidents à bord de vos navires, dans lesquels des pilotes ont pu être impliqués; est-ce qu'il n'y a pas eu un accident, il y a deux ans, en particulier, où un pilote s'est brisé une jambe à bord du navire?

R Oui monsieur.

Q Est-ce qu'il y a eu une enquête à ce point de vue-là?

R Oui.

Q Et est-ce qu'il y a eu indemnité payée au pilote à cette occasion-là?

R je crois que oui.

1
2 Q A cet égard, Votre Seigneurie, est-
3 ce qu'il y aurait possibilité pour le conseiller
4 juridique de la Commission, en examinant les polices,
5 de nous informer à savoir s'il faut prouver négligence
6 de la part du propriétaire pour réclamer l'indemnité,
7 ou si c'est une police qui couvre tous les cas.
8 LE PRESIDENT:
9 Quant à ça, vous pourrez bien regar-
10 der vous-même avec le conseiller
11 juridique de la Commission les polices
12 et vous pourrez lire dans le rapport
13 le paragraphe pertinent.
14
15 Me MARC LALONDE, c.r.,
16 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.
17 Q Faites-vous des amarrages, monsieur
18 Jeffrey?
19 R Non monsieur.
20 Q Les avez-vous déjà faits?
21 R Oui monsieur.
22 Q Est-ce qu'il y a une raison parti-
23 culière pour laquelle vous ne les faites plus?
24 R Je m'excuse, j'ai fait une erreur;
25 on s'occupe des amarrages.
26 Q Présentement?
27 R C'est-à-dire, on a des ordres des
28 compagnies, et on fait appel aux débardeurs.
29 Q Vous faites appel aux débardeurs,
30 maintenant?

1
2 R Oui monsieur.
3 Q Vous agissez comme intermédiaire,
4 dans un tel cas?
5 R Oui monsieur.
6 Q Autrefois, est-ce que vous faisiez
7 ça vous autres mêmes?
8 R Oui monsieur.
9 Q Quels sont les motifs de la modifi-
10 cation dans votre politique, à ce point de vue-là?
11 R Ce sont les débardeurs, c'est
12 supposé que tout leur appartient au Canada, et c'est
13 leur ouvrage de faire ça.
14
15 LE PRESIDENT:
Q Sur la question des amarrages,
16 ici, vous dites que vous faites appel aux débardeurs,
17 mais pour transmettre les lignes, est-ce que c'est
18 vous qui faites ça avec vos bateaux?
19 R Pour les passagers seulement.
20 Q Pour les passagers, vous trans-
21 mettez les lignes à terre, et là les débardeurs finis-
22 sent d'accoster les navires?
23 R Oui monsieur.
24
25 Me MARC LALONDE, c.r.,
26 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent
27 Q Dans le cas de navires autres que
28 les passagers, qu'est-ce qui se passe?
29 R On fait appel aux débardeurs pour
30 leur dire d'aller sur le quai à telle heure, pour

l'arrivée du bateau.

Q Et ces navires-là lançent les lignes directement sur le quai?

R Oui monsieur.

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Jeffrey, dans les cas des amarrages de bateaux de passagers, vous prenez l'amarre à même le bateau?

R Oui.

Q Et votre équipage transmet cette amarre-là à terre?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que vous avez quoi que ce soit à faire avec les débardeurs, vous-même? Est-ce que vous employez les débardeurs ou non?

R Je ne comprends pas, là.

Q Est-ce que les débardeurs sont vos employés ou non?

R Pour cet ouvrage-là, oui, ce sont mes employés.

Q C'est vous qui lez payez?

R Oui monsieur.

Q Avant que les débardeurs soient concernés dans ce travail-là, qui faisait le travail et qui retirait la rémunération?

R On avait des employés à nous autres.

Q Qui n'étaient pas des débardeurs?

1
2 R Non monsieur.
3 Q Depuis quand le système est-il changé?
4 R Cinq ou six ans, je crois; je ne
5 peux pas vous dire au juste.
6
LE PRESIDENT:
7
Nous allons passer à un autre témoin,
8
et vous lirez les polices plus tard.
9
10 Me MAURICE JACQUES,
11 pour la Commission:
12 Q Oui Votre Seigneurie. Il ne s'agit
13 pas de polices maritimes, il s'agit tout simplement
14 de responsabilité ordinaire.
15
Maintenant, monsieur Jeffrey, vous
16
avez combien d'hommes d'équipage à bord de votre
17
plus grosse chaloupe?
18
R Deux hommes.
19
Q Deux hommes. Et qu'est-ce qu'ils
20
font, ces deux hommes-là?
21
R Le capitaine puis l'ingénieur.
22
Q Le capitaine puis l'ingénieur.
23
Votre capitaine, est-ce qu'il a un certificat?
24
R Oui monsieur.
25
Q Qui est capitaine sur cette chaloupe-
26
là?
27
R Moi-même, sur mon quart.
28
Q Vous-même?
29
R Oui monsieur.
30

Q Vous détenez un certificat de quelle sorte, comme capitaine?

R C'est temporaire.

Q vous détenez le certificat temporaire de capitaine numéro 7100, émis le 18/4/63, et valide au 17/4/64, et vous pouvez agir sur navire à vapeur d'une jauge brute d'au plus 40 tonneaux, transportant des passagers.

R .....

Q Maintenant, l'ingénieur, vous avez dit que c'est votre frère?

R C'est moi-même aussi.

Q C'est vous-même aussi; vous avez les deux certificats?

R C'est la même chose pour mon frère aussi.

Q Votre frère a deux certificats lui aussi?

R La même chose.

Q Et c'est vous-même, vous et votre frère, qui faites le service?

R Oui monsieur.

Q Comme capitaine et ingénieur à bord de vos vedettes?

R Oui monsieur.

Q Et l'autre employé, qu'est-ce qu'il fait?

R Bien, voyez-vous, comme moi, quand je suis en devoir, je suis capitaine, si c'est mon

1
2 frère, comme ingénieur, il peut servir comme matelot;
3 le bateau n'est pas assez gros.....
4 Q C'est toujours vous et votre frère?
5 R Oui. On a un employé aussi.
6 Q Un employé. Est-ce qu'il travaille
7 à bord de vos vedettes?
8 R Oui, comme matelot.
9 Q Et vous êtes toujours deux à bord
10 de la vedette, quand la vedette sort?
11 R Toujours deux.
12 Q Jamais tout seul?
13 R Jamais.
14 Q Et c'est soit vous et votre frère?
15 r Oui.
16 Q Ou encore l'un de vous deux et votre
17 employé?
18 R Oui.
19 Q Et votre frère, c'est: Joseph
20 Amédée Paul André Jeffrey?
21 R Oui monsieur.
22 Q Le numéro de son certificat tempo-
23 raire de capitaineest 7099, émis le 18/4/63, valide
24 jusqu'au 17/4/64, pour la même classe de navire
25 et les mêmes fins?
26 R .....
27 Q Maintenant, est-ce que vous vous
28 servez indépendamment de l'une ou l'autre des cha-
29 loupes?
30 R Surtout pour le service du pilotage,

1

2 c'est plutôt..... on se sert du St. Lawrence Star.

3 Q C'est le plus gros, celui-là?

4 R Oui monsieur.

5 Q Est-ce qu'il a une cabine?

6 R Oui monsieur.

7 Q Est-ce que la cabine est ouverte en

8 arrière?

9 R Oui, il y a deux sorties.

10 Q Je ne veux pas savoir s'il y a une

11 porte à l'arrière de la cabine, mais s'il y a une

12 cloison à la partie arrière de la cabine?

13 R Oui, il y a une cloison.

14 Q Est-ce que le département vous charge

15 quelque chose pour amarrer vos vedettes à la station

16 de pilotage de Québec?

17 R Là, tout ce que je peux vous dire,

18 pour le moment, on paie des droits de navigation au

19 gouvernement, on paye vingt-cinq dollars ($25.00)

20 par année.

21 Q Vingt-cinq dollars ($25.00) par

22 année?

23 R Oui.

24 Q Au gouvernement?

25 R Oui.

26 Q Vous ne savez pas exactement pourquoi?

27 R Bien, ils disent que c'est pour les

28 droits de navigation.

29 Q Pour les droits de navigation?

30 R Oui.

1

2 Q Mais vous ne pairiez rien pour
3 garder vos vedettes amarrées à la station de pilotage?
4 R Non.
5 Q Au ponton?
6 R Non.
7 Q Est-ce que c'est vous qui faites
8 l'entretien du ponton à la station?
9 R Non monsieur.
10 Q Vous vous occupez uniquement de
11 vos chaloupes?
12 R Oui monsieur.
13 Q Maintenant, vous avez des bureaux
14 sur les quais, à côté de la station de pilotage?
15 R Oui monsieur.
16 Q C'est ça?
17 R Oui monsieur.
18 Q Ces bureaux-là sont sur des quais
19 publics?
20 R Oui.
21 Q Les cabanes - pas les cabanes,
22 mais les maisonnettes qui sont situées sur ces quais,
23 à qui appartiennent-elles?
24 R A moi-même.
25 Q A vous-même?
26 R Oui.
27 Q Est-ce que ça fait longtemps
28 qu'elles sont là, ces cabanes-là, ces maisonnettes-là?
29 R Ca fait certainement plus que 32
30 ans, parce que ça fait 32 ans quand j'ai commencé, et

1
2 ces cabanes-là étaient là.
3 Q Est-ce que vous payez des droits
4 quelconque pour avoir ces cabanes-là là?
5 R On paye taxes à la ville.
6 Q Vous payez taxes à la ville?
7 R Oui.
8 Q Quel genre de taxes est-ce?
9 R Pardon?
10 Q Quel genre de taxes est-ce?
11 R Des taxes municipales.
12 Q Est-ce que c'est une taxe d'affaires?
13 R Je ne crois pas. Là, je ne peux pas
14 vous dire au juste, je n'ai pas les papiers en main.
15 Q Ca fait combien par année, à peu
16 près, cette taxe-là?
17 R C'est: Vingt et un dollars soixante
18 ($21.60).
19 Q Vingt et un dollars soixante ($21.60)?
20 R Oui.
21 Q Par année?
22 R Oui.
23 Q Vous payez ça à la Cité de Québec?
24 R Oui.
25 LE PRESIDENT:
26 Est-ce qu'il a été question à savoir
27 s'il a un permis de la Régie des
28 Transports Provinciale?
29 Me MAURICE JACQUES,
30 pour la Commission:

1
2 Oui Votre Seigneurie, le permis a été
3 déposé comme pièce 577.
4 J'ai aussi, Votre Seigneurie, une
5 copie de la déclaration de société
6 devant Paul Grenier notaire à Québec.
7 Est-ce que Votre Seigneurie désire que
8 cette pièce soit déposée?
9
10 LE PRESIDENT:
11 Vous pourriez peut-être lire l'essen-
12 tiel.
13 Me MAURICE JACQUES,
14 pour la Commission:
15 Très bien, Votre Seigneurie.
16 La référence, c'est: Volume 36,
17 folio 410, Cour Supérieure, district
18 de Québec, et la déclaration porte la
19 date du 22 avril 1953, devant Paul
20 Grenier, notaire, et ont comparu
21 messieurs Eugène Jeffrey junior...
22
23 R Oui.
24 Q Et André Jeffrey, qui font affaires
25 ensemble sous les nom et raison sociale de Eugène et
26 André Jeffrey, comme chaloupiers au service des com-
27 pagnies maritimes. Aucune autre personne n'est asso-
28 ciée.
29
30 Maintenant, monsieur Jeffrey, vous
m'avez donné les polices d'assurance qui, à leur face

même, toutes les deux expirent le premier avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui.

Q Alors, elles ne sont plus en vigueur?

R Oui, elles sont en vigueur, certain. Oui, je crois qu'elles sont en vigueur.

Q Vous croyez qu'elles sont en vigueur?

R Oui.

Q Mais vous n'êtes pas sûr?

R Bien là, il faudrait que je renseignerais un peu plus; si vous permettez, j'ai quelqu'un ici qui peut rendre service sur ça. La secrétaire qui travaille pour moi, elle est ici présentement.

Q Je ferai entendre la secrétaire tout à l'heure. Maintenant, ces polices-là, ce ne sont pas des polices maritimes?

R Ah là, je ne sais pas.

Q Ca couvre la responsabilité patronale?

R Oui.

Q La responsabilité patronale, ça s'applique uniquement à vos employés, ça?

R Non, je ne crois pas.

Q Vous n'êtes pas au courant du détail de ces polices?

R Du tout, je ne suis pas au courant.

LE PRESIDENT:

Relativement à la pièce 577, je vois qu'il y a: Tarif horaire autorisé est attaché aux présentes comme annexe

1
2 A. Ce serait bien de compléter le
3 document en mettant l'annexe A, pour
4 les fins de record.
5 Me MAURICE JACQUES,
6 pour la Commission:
7 Oui, Votre Seigneurie. En rapport,
8 justement avec ces ordonnances, j'a-
9 vais l'intention de demander à la
10 Régie de me fournier copie certifiée
11 de s ordonnances et des dossiers
12 qu'elle a sur les chaloupiers de
13 Montréal, Trois-Rivières et Québec,
14 et autres dans la province de Québec.
15
16 LE PRESIDENT:
17 Alors, vous allez faire tout ça en
18 même temps?
19 Me MAURICE JACQUES,
20 pour la Commission:
21 Oui Votre Seigneurie.
22
23 LE PRESIDENT:
24 Très bien.
25
26 - ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -
27
28 Je, soussigné, sténographe officiel,
29 étant dûment assermenté, certifie
30 par les présentes que la déposition

ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

1 C A N A D A

2
COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.
3

4
PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
5 Président

6 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.
7

8

9

10

11
Le vingt-troisième jour de juillet,
12
l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu
13
comme témoin:
14

15
HENRI ALLARD - DEJA ENTENDU
16
EXAMEN EN CHEF CONTINUE.
17

18
Me MAURICE JACQUES,
19
pour la Commission:
20
Q Monsieur Allard, hier, nous avions
21
parlé du radio-téléphone et de son utilisation pro-
22
posée, et je crois que c'était surtout en rapport
23
avec le contrôle du mouvement des navires dans le
24
port?
25
R C'est exact.
26
Q Voici: Quelle est la nature du
27
contrôle que vous exerçez à l'heure actuelle sur le
28
mouvement des navires?
29
R A l'heure actuelle, le seul contrôle
30

que nous avons, c'est le contrôle sur les navires qui viennent à quai. Nous n'avons aucun contrôle sur les navires qui font de la manoeuvre dans les limites du port, en dehors des quais.

Q Maintenant, vu ces améliorations, est-ce que c'est votre intention d'exerçer ou de tenter d'exerçer un contrôle sur les navires qui ne sont pas à quai?

R Oui, c'est notre intention d'exerçer le contrôle sur tout navire en mouvement dans les limites du port.

Q Voulez-vous décrire à la Commission l'étendue de ce contrôle que vous voulez exerçer , et les raisons?

R Voici: Par exemple, c'est notre intention de faire amender les règlements du Conseil des Ports Nationaux, pour le port de Québec, vu que tout navire qui entre ou qui traverse les limites du port doivent se rapporter au maître du port afin d'avoir des instructions, s'il veut procéder pour aller à un ancrage, venir à quai, ou tout simplement traverser le port de Québec.

Q Puis, à l'heure actuelle, ça ne se fait pas?

LE PRESIDENT:

Q Même pour les navires en transit?

R Même pour les navires en transit.

Q Qui ne prennent qu'un pilote?

1
2 Qui ne changent que de pilote?
3 R C'est exact.
4 Q Ou même qui ne prennent pas de pilote?
5 R Ou même qui ne prennent pas de pilote.
6 De cette manière-là, avec une sur-
7 veillance et ce contrôle, nous pourrons par exemple
8 éviter que lorsqu'un navire entre dans le bassin,
9 qu'il soit gêné par les mouvements des navires en
10 circulation.
11 Q Est-ce que c'est le seul et unique
12 but?
13 R Evidemment, avec le contrôle, nous
14 en venons à la sécurité du port; en exerçant un
15 contrôle, nous gardons toujours dans l'idée la sécurité
16 desnavires.
17 Q Maintenant, avec le contrôle que
18 vous exerçez à l'heure actuelle, est-ce que vous croyez
19 que la sécurité dans le port de Québec est mise en
20 danger?
21 R Nous le croyons, oui.
22 q De quelle façon?
23 R Pour citer un exemple: Si un navire
24 sort de la rivière St-Charles, même si des signaux
25 existent, il peut fort bien arriver que ces signaux-
26 là ne soient pas entendus, ou que s'il y a un navire,
27 ou un autre navire en transit, en montant ou en des-
28 cendant, qui ne voit pas ce navire-là sortir de la
29 rivière St-Charles ou du bassin, il peut arriver des
30 abordages.

1

2 Q Il peut en arriver?

3 R Oui.

4 Q Maintenant, à votre connaissance,
5 soit pendant votre terme d'office comme surveillant
6 des pilotes, ou comme maître de havre, est-ce qu'il
7 est arrivé des accidents semblables?

8 R A ma connaissance, il n'est pas
9 arrivé d'accidents semblables, et je considère que
10 nous avons été chanceux.

11 Q Est-ce que vous exerçez un contrôle
12 sur la vitesse des navires?

13 R Les règlements dans le port donnent
14 comme vitesse maximum: 9 noeuds, dans les limites
15 du port, pour tout navire, excepté les navires qui
16 ont un chargement d'explosifs, ils ne doivent pas
17 voyager à une vitesse plus grande que 6 noeuds.

18 Q Est-ce qu'on commet des infrac-
19 tions à ces limites de vitesse?

20 R Il y a certainement des infractions
21 qui se commettent, seulement, à l'heure actuelle,
22 nous n'avons aucune patrouille, aucune vedette pour
23 faire la patrouille, et lorsque nous avons des plaintes,
24 nous tâchons d'enquêter pour voir si les plaintes
25 sont fondées.

26 Q Vous dites que vous n'avez pas de
27 patrouille, mais est-ce que vous avez d'autres
28 façons de vérifier la vitesse des navires?

29 R Non, nous n'avons aucune façon,
30 aucune manière, actuellement.

1
2 Q Et lorsque vous faites enquête,
3 comment établissez-vous la vitesse?
4 R En regardant le livre de bord ou
5 le livre de mouvements des engins à bord des navires
6 qui sont inculpés.
7 Q Est-ce que ça vous est arrivé à
8 vous-même de faire des enquêtes semblables?
9 R Pas depuis que je suis à l'emploi
10 du conseil des ports.
11 Q D'après vous, est-ce que c'était la
12 procédure qui était suivie antérieurement?
13 R Je ne pourrais pas dire.
14 Q Est-ce que le Conseil des Ports
15 Nationaux exerce un contrôle quelconque sur l'emploi
16 des remorqueurs pour les navires?
17 R Aucun, excepté qu'en cas d'urgence,
18 le Conseil des Ports Nationaux a la pouvoir d'engager
19 des remorqueurs pour faire faire le déplacement d'un
20 navire, quelque chose du genre, aux frais de celui
21 qui doit déplaçer son navire.
22 Q A votre connaissance, connaissance
23 acquise des dossiers du Conseil, est-ce que c'est
24 déjà arrivé qu'on requiert un navire de prendre un
25 remorqueur?
26 R Pas à ma connaissance, non.
27 Q Vous avez aussi le pouvoir d'exiger
28 qu'un navire prenne un pilote. A votre connaissance,
29 fondée sur les dossiers du Conseil, est-ce qu'il
30 est arrivé qu'on exige qu'un navire prenne un pilote?

R Non, pas à ma connaissance.

Q Est-ce que vous êtes familier avec les opérations d'accostage et de sortie et d'entrée du bassin et de la rivière St-Charles, ici à Québec?

R Oui.

Q Etes-vous au courant s'il se produit des retards dans ces manoeuvres?

R Il peut se produire des retards comme ceci: C'est que, d'abord, pour le bassin, pour les entrées dans le bassin intérieur, les entrées et les sorties ne se font qu'une heure avant la marée haute. Ca, ça va pour le bassin.

Q Ca, c'est le bassin intérieur?

R Oui. Pour la rivière St-Charles, certains pilotes ne veulent pas entrer à marée montante, et ils attendent d'avoir le baissant.

Q Est-ce qu'ils sont nombreux, les pilotes qui refusent d'entrer dans le bassin de la rivière St-Charles sur le montant?

R Un pilote peut fort bien refuser d'entrer dans la rivière St-Charles du montant, à un moment donné, à cause des vents, à cause également du fait que l'endroit oùil doit aller, qu'il y aurait par exemple presque seulement sa longueur de navire, parce qu'il y a d'autres navires en avant et en arrière.

Q Alors, laissez-moi reposer ma question: Est-ce qu'il est fréquent qu'un pilote refuse d'entrer dans le bassin de la rivière St-Charles,

1
2 sur le montant?
3 R ..... sans dire que c'est fréquent,
4 on peut dire que ça arrive assez souvent.
5 Q Est-ce que cette attitude est
6 particulière à un groupe quelconque de pilotes?
7 R En autant que nous sommes concernés,
8 au conseil des ports, nous ne savons jamais pour
9 quelle raison un navire va nécessairement retarder
10 à venir à quai. L'agent du navire va nous aviser
11 que le navire entrera à telle heure ou telle heure;
12 il peut demander un ancrage avant de venir à quai.
13 Nous ne sommes pas tellement concernés du fait qu'il
14 entre du montant ou du descendant ou du jusant,
15 dans la rivière St-Charles.
16 Q Est-ce que vous êtes concerné dans
17 les retards à amener les navires à quai?
18 R Certainement, parce que parfois,
19 il y a plusieurs navires, nous en avons qui attendent
20 à l'ancre pour prendre un quai. Alors, nous sommes
21 intéressés à libérer le quai pour accommoder un
22 autre navire.
23 Q Maintenant, est-ce qu'à votre con-
24 naissance il y a eu des retards, depuis que vous êtes
25 maître du port, à amener des navires à quai?
26 R .....
27 Q Peu importe la cause.
28 R Peu importe la cause, il y a cer-
29 tainement eu des retards, définitivement, oui.
30 Q Est-ce que vous avez fait enquête

sur ces retards-là?

R Non.

Q Est-ce que ces retards ont causé des inconvénients quelconque au Conseil des Ports Nationaux?

R A certains moments, oui.

Q Quels inconvénients?

R Des inconvénients comme ceci: Qu'un retard ne nous permet pas de libérer un quai pour permettre à un autre navire d'entrer, lorsqu'il attend.

Q Est-ce qu'il est arrivé que vous soyez dans cette situation-là?

R Pas depuis que je suis au port.

Q Pas depuis que vous êtes au port?

R Non.

Q C'est tout simplement, d'après vous, une possibilité?

R Une possibilité, c'est exact.

Q Etes-vous au courant s'il existe un système de communication ou d'information ou de détail quelconque, concernant le port, entre le Conseil des Ports Nationaux et les pilotes?

R .....

Q Par exemple, au sujet des heures d'entrée au bassin, au sujet des profondeurs d'eau disponible dans le port, au sujet des travaux qui se font dans le port?

R Il y a très peu de communication, ou bien de communion, je dirais, entre le pilotage et

le Conseil des Ports Nationaux.

Q Ca, ça s'applique à lorsque vous étiez surveillant des pilotes aussi bien que lorsque vous êtes maître du havre?

R Aussi bien, oui.

Q Est-ce qu'il y a déjà eu des demandes faites pour plus grande communication entre les deux organismes?

R Oui, il y a des tentatives qui ont été faites, et je crois qu'actuellement nous sommes en voie d'en arriver à une beaucoup plus grande collaboration entre le pilotage et le Conseil des Ports Nationaux.

Q Alors, ces tentatives qui ont eu lieu entre le Conseil des Ports et les pilotes concernent quel sujet?

R Il y a des entrevues qui ont été organisées entre les autorités du port, et il y a les pilotes, sur des sujets, par exemple, comme les ancrages dans le port de Québec.

Q Oui.

R Un système de signalisation pour indiquer les navires sortant de la rivière St-Charles, ou bien du bassin.

Q Oui.

R Il y a eu des recommandations, des demandes faites par le pilotage pour avoir un système de télécommunication - non, c'est-à-dire, de radiophonie, pour avoir..... pour permmetre au pilote d'avoir

1
2 des informations du bureau du maître du havre durant
3 24 heures de temps par jour.
4 Q Et ce dialogue qui semble s'être
5 établi entre les deux organismes l'a été depuis quel
6 temps?
7 R Un an, environ.
8 Q Depuis un an?
9 R Oui.
10 Q Que le dialogue entre les deux
11 organismes est entrepris?
12 R C'est exact.
13 Q Maintenant, savez-vous si les ten-
14 tatives de provoquer ce dialogue avaient été faites
15 antérieurement?
16 R Oui, je pense qu'elles avaient été
17 faites antérieurement, sans succès.
18 Q Et vous fondez votre réponse sur
19 quel genre de connaissance? Est-ce que c'est acquis
20 des dossiers auxquels vous avez accès?
21 R C'est exact, acquis des dossiers.
22 Q Est-ce que parfois le conseil exige
23 que des pilotes maintiennent, à bord des navires,
24 des "security watches" - excusez l'expression
25 anglaise?
26 R A ma connaissance, ce n'est jamais
27 arrivé.
28 Q Ce n'est jamais arrivé à votre
29 connaissance?
30 R Non.

Q Je crois qu'on vous a demandé de préparer une liste des accidents aux installations portuaires depuis les cinq dernières années. Est-ce que vous avez préparé ce document-là?

R Oui, voici.

Q Alors, Votre Seigneurie, je voudrais produire cette liste de vaisseaux ayant causé des dommages aux installations portuaires, sous la cote 578?

R .....

Q Est-ce que c'est vous-même qui avez .....

LE PRESIDENT:

Est-ce que vous avez établi les limites du port?

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Je ne crois pas, Votre Seigneurie.

Q Cette pièce 578, est-ce que c'est vous-même qui l'avez préparée?

R Oui, avec l'aide de notre conseiller juridique, et le bureau du Trésor.

Q Et le bureau du Trésor. Où avez-vous pris les informations qui sont contenues dans cette liste?

R Dans les dossiers tenus par notre conseiller juridique.

1

2 Q Maintenant, la liste s'explique
3 d'elle-même: Première colonne, nom du navire?
4 R Oui.
5 Q Deuxième, la date de l'accident?
6 R Oui.
7 Q La troisième, le nom du pilote?
8 R Oui.
9 Q La quatrième, la nature des dommages.
10 Maintenant, pour la nature des dommages, qui a pré-
11 paré cette déclaration de nature des dommages qui
12 est contenue dans cette pièce-ci?
13 R Cette déclaration-là, comme le
14 reste, a été pris dans les dossiers. Voici: Lorsqu'il
15 arrive des dommages à des installations portuaires,
16 il y a une enquête d'organisée par le Conseil des
17 Ports pour faire réclamation des dommages, et pour
18 découvrir qui aura à payer les frais.
19 Q Et la nature des dommages, c'est
20 des extraits de vos dossiers?
21 R C'est exact.
22 Q La première entrée, il s'agit du
23 "grey master", en mil neuf cent cinquante-huit
24 (1958), "touche le Salacia au quai numéro 25, et
25 frappe le bout du quai numéro 25."
26 R Oui.
27 Q Maintenant, dans cette liste,
28 il y a plusieurs mentions sous l'item "estimation":
29 inconnu?
30 R Oui, lorsque c'estmarqué "inconnu",

c'est qu'il n'y a pas eu de règlement final de fait sur les frais des dommages.

Q Je vois, la deuxième réclamation, mil neuf cent cinquante-huit (1958), Guy Bartholemew, et Kongsholm, et tous les deux portent comme estimation la mention "inconnu". Est-ce qu'à votre connaissance ces dossiers sont encore en cours, en marche?

R Apparemment, oui.

Q Est-ce que cette liste contient tous les accidents aux installations portuaires?

R Durant les cinq dernières années, oui, à ma connaissance.

Q A votre connaissance, et suivant les dossiers que vous avez?

R C'est exact.

Q Est-ce que vous participez aux enquêtes maritimes tenues par le ministère des Transports, lorsqu'il s'agit d'accidents dans le port de Québec?

R A ma connaissance, le Conseil des Ports Nationaux n'a jamais été invité à participer à une enquête tenue par le département, par le ministère des Transports.

Q Je vois ici, en bas, le Vibex, un pétrolier, qui s'est échoué dans le port de Québec, et dont le contenu s'est répandu, a causé des dommages. Vous n'avez pas fait votre propre enquête dans ce cas-ci?

1
2 R J'imagine que le Conseil des Ports
3 Nationaux a fait son enquête dans ce temps-là, oui.
4 Q Et lorsqu'on voit dans la colonne:
5 Pilote, le mot "inconnu", qu'est-ce que ça signifie?
6 R Ca signifie que le Conseil des
7 Ports Nationaux n'a pas considéré à savoir s'il y
8 avait un pilote à bord ou non; et c'est accidentel-
9 lement que nous avons le nom du pilote dans les cas
10 mentionnés.
11 Q Alors, quand on voit la mention
12 "inconnu", ça ne veut pas nécessairement dire qu'il
13 n'y avait pas de pilote?
14 R Pas nécessairement. Il est fort
15 possible qu'il y avait un pilote, mais à notre
16 connaissance, nous ne le connaissons pas.
17
LE PRESIDENT:
18 Avant que Me Lalonde transquestionne,
19 j'aimerais que les limites du port
20 soient établies.
21
22 Me MAURICE JACQUES,
23 pour la Commission:
24 L'ingénieur du port, Votre Seigneurie,
25 va établir les limites.
26
TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r.,
27
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
28 Q Capitaine Allard, vous avez partici-
29 pé, si je ne m'abuse, peut-être à l'époque vous étiez
30

surintendant des pilotes, à une assemblée conjointe avec le directeur du port monsieur Bousquet, et le maître du havre monsieur Fraser, ainsi que des représentants des pilotes de Québec et de Montréal en vue d'amener - en vue de discuter des améliorations à apporter dans le port de Québec, n'est-ce pas?

R C'est exact.

Q Je pense que vous avez mentionné que cette réunion avait eu lieu vers le mois de juillet mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Approximativement, oui.

Q Approximativement. J'ai une lettre ici datée du quinze (15) juin mil neuf cent soixante-deux (1962) et qui vous était adressée par monsieur Gaston Rousseau, président de la Corporation des Pilotes. Sauriez-vous me dire si le contenu de cette lettre est conforme à la réunion qui avait eu lieu, et si la date indiquée pour cette réunion est aussi conforme?

R Oui, c'est tout à fait conforme aux faits.

Q Alors, si je comprends bien, la réunion a eu lieu le quatre (4) juin mil neuf cent soixante-deux (1962), et y étaient présents: monsieur Bousquet, monsieur Fraser et les représentants des corporations de pilotes de Montréal et de Québec, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Et vous-même, j'imagine?

R C'est ça, oui.

Q Est-ce que je pourrais déposer, Votre Seigneurie, cette pièce sous la cote 579, intitulée: lettre de monsieur Gaston Rousseau au capitaine Henri Allard, surintendant des pilotes de Québec, 15 juin 1962.

R .....

Q Je constate que la première recommandation concerne une demande à l'effet que tout le trafic dans le port de Québec soit entièrement sous le contrôle du maître du havre, c'est-à-dire que les arrivées, les entrées des quais, les entrées et sorties de la rivière St-Charleset du bassin Louise, et aussi les ancrages soient faits selon ses directives données par radio-téléphone, s'il y a lieu, et que son bureau soit ouvert 24 heures par jour, afin qu'on puisse y communiquer en tout temps?

R Oui.

Q Est-ce que c'était les termes de l'entente, ou l'objet, la conclusion à laquelle la réunion en était venue?

R Oui, dans le temps, le directeur du port, monsieur Bousquet, avait semblé être favorable à cette demande-là.

Q Maintenant, je vous montre une lettre qui fait partie des dossiers du Conseil des Ports Nationaux de Québec, adressée à monsieur Paul Bousquet en date du 3 juillet 1963 et adressée -

1
2 signée par monsieur Adélard Tremblay, président de
3 la Société United Montreal Pilots. Pourriez-vous me
4 dire, en examinant cette lettre, d'abord si vous
5 l'avez vue dans les dossiers de la Commission depuis
6 que vous êtes à son emploi?
7 R Oui. Non seulement je l'ai vu dans
8 le dossier de la Commission depuis que je suis au
9 port, mais j'avais reçu copie de cette lettre-ci l'an
10 dernier, alors que j'étais surintendant des pilotes.
11 Q Et je constate que cette lettre
12 contient la première recommandation en termes analo-
13 gues à celle de la lettre des pilotes de Québec, à
14 tout évènement, qu'on recommande que le bureau du
15 maître du havre de Québec contrôle tous les déplace-
16 ments de navires dans les limites du port, y compris
17 l'affectation des navires à divers quais ou ancrage,
18 n'est-ce pas?
19 R Oui.
20 Q Puis-je produire cette lettre,
21 Votre Seigneurie, sous la cote 580?
22 R .....
23 Q Si je ne m'abuse, cette recommanda-
24 tion faisait suite à d'autres démarches antérieures
25 entreprises par les pilotes de Québec en particulier,
26 je crois, auprès du Conseil des Ports Nationaux,
27 n'est-ce pas?
28 R .....
29 Q Est-ce que vous êtes au courant -
30 seriez-vous au courant des démarches antérieures?

1

2 R D'après les dossiers que j'ai con-
3 sultés, il y avait eu des démarches faites antérieure-
4 ment.
5 Q Vous avez donc consulté les dossiers
6 du Conseil des Ports Nationaux à ce sujet, n'est-ce
7 pas?
8 R Non, ce ne sont pas les dossiers du
9 Conseil des Ports Nationaux que j'ai consultés à ce
10 sujet-là, ce sont les dossiers au pilotage.
11 Q Dans le cours des discussions qui
12 sont survenues, est-ce qu'il a été - est-ce qu'il
13 n'y avait pas sujet de la nécessité de l'installation
14 de signaux lumineux, en particulier à la sortie de
15 la rivière St-Charles et du Bassin?
16 R Oui, c'est exact.
17 Q N'est-il pas vrai que cette
18 demande avait été faite durant plusieurs années,
19 par les pilotes?
20 R C'est exact, oui.
21 Q Est-ce que monsieur Louis Beaudry
22 est encore à l'emploi du Conseil des Ports Nationaux
23 à Québec?
24 R Ah oui, il n'est plus à l'emploi
25 du Conseil des Ports Nationaux à Québec.
26 Q Pourriez-vous vérifier, s'il vous
27 plaît, monsieur Allard, dans les dossiers de la
28 Commission - du Conseil des Ports Nationaux si le
29 Conseil des Ports Nationaux n'a pas reçu de demande
30 à cet effet, en date du 23 janvier 1951, par une lettre

1
2 adressée à monsieur Louis Beaudry le 13 janvier 1953 -
3 13 février, pardon, 1953, adressée à monsieur Louis
4 Beaudry. Cette lettre comportera en particulier la
5 mention suivante que je cite, une lettre signée par
6 monsieur Wilfrid Ménard, et dans laquelle il déclare
7 qu'il est survenu certains accidents à certains
8 endroits, et que la situation est demeurée la même,
9 et que les pilotes ne veulent plus assumer la res-
10 ponsabilité si d'autres accidents surviennent.
11 R Vous mentionnez seulement les signaux
12 lumineux pour la sortie du bassin et la rivière St-
13 Charles?
14 Q A l'entrée du bassin et de la rivière
15 St-Charles. Une autre lettre du 2 mars 1953, adressée
16 à monsieur J. K. Laflamme., secrétaire et conseiller
17 juridique du Conseil des Ports Nationaux, signée par
18 monsieur Wilfrid Ménard, incluant une liste d'acci-
19 dents survenus à cet endroit; une lettre du douze
20 (12) novembre mil neuf cent cinquante et un (1951),
21 adressée à monsieur Louis Beaudry au sujet du même
22 sujet; une lettre du 27 novembre 1951 adressée à
23 monsieur Louis Beaudry, encore une fois.
24
25 (Le témoin est interrogé en anglais
par monsieur le commaissaire Smith.)
26
27 Me MARC LALONDE, c.r.,
28 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
29 Q Pour continuer la liste de la corres-
30 pondance: Une lettre du quinze (15) avril 1957,

adressée à monsieur Louis Beaudry par monsieur Wilfrid Ménard; une lettre du 21 août 1957, adressée à monsieur Louis Beaudry par monsieur Wilfrid Ménard, et une lettre du 12 avril 1960 adressée à monsieur Louis Beaudry par monsieur Wilfrid Ménard, et si cette correspondance se trouve - fait partie de vos dossiers, serait-il possible de la déposer à la Commission, étant donné qu'il s'agit des originaux de cette correspondance?

R Très bien; maintenant, est-ce que c'est seulement copies des lettres reçues par monsieur Beaudry ou monsieur Laflamme, avec leur réponse, ou seulement la copie de la lettre...

Q Je crois que pour l'information de la Commission, il serait avantageux d'avoir les réponses à chacune des lettres, s'il y en a eu.

LE COMMISSAIRE:
Ca ferait un dossier plus complet, et évidemment, il ne sera pas nécessaire d'avoir les originaux.

R Très bien.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que vous avez tenu compte de cette recommandation ou est-ce que cette recommandation a été remplacée par le projet d'installer un système de radio-téléphonie?

R Le projet d'améliorer le système de signaux à l'entrée de la rivière St-Charles et à l'entrée du bassin ont été abandonnés pour l'installation de la radiophonie.

Q Et ceci - est-ce que ceci a été fait d'accord avec les pilotes intéressés, soit ceux de Montréal et Québec?

R A ma connaissance, oui.

TRANSQUESTIONNE par Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.
pour la Canadian Merchant Service Guild:

Q Capitaine Allard, il a été question hier après-midi et ce matin de l'installation d'un appareil de radiophonie; est-ce que vos dossiers vous indiquent également, au Conseil des Ports Nationaux, que cette installation aurait été demandé depuis plusieurs années parl'Association des Propriétaires de Navires du St-Laurent Inc.?

R Je n'ai jamais pris connaissance de cette demande-là.

Q Maintenant, au sujet de votre liste d'accidents, je constate que la cause de l'accident n'est pas indiquée. Est-ce que vous avez fait enquête sur ces causes d'accidents?

R Dans les dossiers que nous avons au Conseil des Ports Nationaux, actuellement, il n'est nullement question de la cause des accidents.

Q Si je comprends bien, comme ça, votre organisme ne fait pas d'enquête pour déterminer

1
2 les causes de ces accidents-là?
3 R Non, seulement les effets.
4 Q Maintenant, toujours au sujet de
5 cette liste produite sous la cote 578, à la face
6 même de cette liste-là, il apparaît que certains
7 navires n'avaient pas de pilote à bord, par exemple
8 le cas du Donnacona; vous connaissez le navire,
9 vous avez été surintendant des pilotes; est-ce que
10 c'est un navire qui prend des pilotes, habituellement?
11 R Non, le Donnacona n'en prend pas,
12 comme le Guy Bartholemew, par exemple.
13 Q Le Guy Bartholemew, ça c'en est un
14 autre?
15 R Oui.
16 Q Est-ce que le C C G S Montcalm
17 en serait pas un troisième?
18 R Probablement, oui.
19 Q Est-ce que la goélette Donalda L
20 n'en serait pas un autre?
21 R Probablement.
22 Q Maintenant, dans cette même liste,
23 il est question de l'échouement du S.S. Vibex. J'ai
24 ici une lettre qui a été adressée en date du 6 juin
25 1961 à monsieur Louis Beaudry, gérant du port de Québec,
26 Conseil des Ports Nationaux, signée par monsieur
27 Wilfrid Ménard, secrétaire-trésorier, qui se lit comme
28 suit: "A la suite d'une entrevue avec le Conseil
29 d'Administration des Pilotes de la circonscription
30 de Québec-Montréal, voici les endroits de mouillage

suggérés qui, nous croyons, pourraient améliorer la circulation dans le port de Québec:

1. Les bateaux chargés d'explosifs, y compris les pétroliers, devront ancrer soit àla Pointe Martinière ou à la Coupe de St-Nicolas;

2. Les bateaux attendant pour un quai et qui doivent accoster en-dedans de 36 heures de leur arrivée devront ancrer à l'ancrage officiel;

3. Les barges delacs attendant pour un quai et qui doivent accoster après une attente de 36 heures devront ancrer à l'ouest de la bouée 12 Q mais à l'est du quai de Sillery.

Nous espérons que vous apporterez une attention toute particulière à cette question.

Je demeure, votre tout dévoué,

WILFRID MENARD, secrétaire-trésorier."

Est-ce que vous avez pris connaissance de cette lettre-là dans vos dossiers?

R Oui.

Q Est-ce que vous avez pris connaissance de la réponse, s'il y en a eu une, à cette lettre-là?

R Non, je n'ai pas pris connaissance de la réponse.

Q Cette lettre-là avait tout de même

été envoyée avant l'accident du Vibex, qui d'après votre liste se serait produit le 13 octobre?

R Oui.

Q Alors que la lettre porte la date du six (6) juin?

R .....

Q Et si je comprends bien, vos dossiers indiquent qu'aucune réponse n'avait été donnée à cette lettre-là?

R Je ne me souviens pas d'avoir vu une réponse à cette lettre-là.

Q Maintenant, dans votre étude des dossiers du port de Québec, est-ce que vous avez également - est-ce que vous avez rencontré les recommandations de l'Association des propriétaires de navires du St-Laurent concernant l'accostage des navires chargés d'explosifs dans le port?

R Voici, il y a très peu de temps que je suis au Conseil des Ports, et je n'ai pas eu le temps de passer..... de remonter en arrière dans tous les dossiers encore, et jusqu'à date, je n'ai pas vu de recommandations comme ça.

(Le témoin est transquestionné en anglais par Me MAHOONEY).

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Allard, vous avez dit au cours de votre témoignage hier que lorsque le nouveau

1
2 système du trafic dans le port a été décrété entre
3 les autorités et les parties concernées, les armateurs
4 avaient également été consultés, et je constate qu'il
5 n'y en avait pas de présents à la réunion dont on a
6 parlé au cours de l'interrogatoire que vous avez subi
7 tout à l'heure. A quel moment avez-vous consulté les
8 armateurs?
9 R .....
10 Q Ou est-ce qu'ils ont été consultés,
11 en fait?
12 R A ma connaissance, les armateurs
13 ont été consultés seulement depuis quelques mois,
14 au mois de mai ou au mois de juin, à savoir si un
15 radio-téléphone serait d'une utilité pour leurs
16 navires, ici à Québec.
17 Q Est-ce que vous avez eu une assem-
18 blée avec eux, une assemblée au cours de laquelle des
19 minutes auraient été tenues, un procès-verbal dressé?
20 R Non, à ma connaissance, il n'y a
21 pas eu aucune assemblée; c'est seulement dans le
22 cours de la conversation que le sujet est apparu.
23 Q Voulez-vous me dire avec qui vous
24 avez eu ces conversations?
25 R Au juste, je ne peux pas vous dire
26 exactement, mais je me souviens d'en avoir parlé avec
27 l'agent de Watts and Watts de Canadian Import, cer-
28 tainement, Ramsay Craig.
29 Q Ceci a constitué en diverses con-
30 versations à différents moments, durant les derniers

1
2 deux mois?
3 R Oui, au cours des conversations
4 que nous avons eues avec eux autres, il en a été
5 question.
6 Q Quelle a été la réaction des arma-
7 teurs à votre suggestion, à votre contrôle proposé?
8 R Ils voient ça comme une nécessité.
9 Q Maintenant, j'ai cru comprendre de
10 votre témoignage que jusqu'à un an environ il y avait
11 très peu ou pas de liaison entre les autorités du
12 port et les autorités du pilotage, mais qu'il a
13 amélioration depuis un an?
14 R Je le crois, oui.
15 Q Croyez-vous qu'en fait, pour mener
16 à bonne fin le plan proposé, il vous faudrait avoir
17 une liaison très étroite avec les autorités de
18 pilotage et les pilotes?
19 R Décidemment, il devrait y avoir une
20 collaboration très étroite.
21 Q Je crois qu'il est exact de dire -
22 sinon vous me le direz, j'en suis sûr - que les
23 navires océaniques qui viennent ici à Québec ont à
24 bord un pilote, soit qu'il descende, soit qu'il monte
25 le fleuve?
26 R Oui.
27 Q Et je crois que vous prenez ça
28 pour acquit?
29 R A ma connaissance, oui.
30 Q Alors, en ce qui regarde ces navires,

il serait absolument nécessaire que vous ayiez une collaboration des pilotes aux fins de pouvoir contrôler le trafic?

R Oui, et je pense que si le contrôle du port marchait conjointement avec l'affectation des navires sur les pilotes, je crois qu'il y aurait beaucoup moins de retard pour les armateurs.

Q En d'autres termes, ce à quoi vous songez, c'est à une opération combinée si je peux me servir de cette expression, de façon non seulement à contrôler le trafic au point de vue sécurité, mais également à accélérer à amener les navires à leur quai, ensuite?

R Oui, parce que tout ce qui concerne le port concerne directement ou indirectement le pilotage.

Q Au point de vue sécurité, vous avez parlé du règlement du port qui fixe la limite de vitesse des navires à neuf milles à l'heure. Vous êtes au courant qu'il y a eu infraction dans le passé à ce règlement, j'en suis certain?

R Oui.

Q D'après votre nouveau système de contrôle, est-ce que vous avez songé à établir un moyen de contrôle de la vitesse?

R Oui, il serait relativement facile, par exemple, si un navire doit se rapporter lorsqu'il traverse les limites du port, il nous donne son temps où il est lorsqu'il se rapporte, nous prenons

le temps qu'il se rapporte aux limites du port, et à un certain point donné, en prenant l'heure qu'il passe à un certain point donné, nous pourrions calculer à quelle vitesse il a procédé dans les limites du port.

Q Maintenant, quand il y a une infraction dans le passé, aux règlements de vitesse, est-ce que les autorités du port ont communiqué, à votre connaissance, avec les autorités du pilotage pour en faire rapport?

R Le temps que j'ai passé au pilotage, je ne me souviens pas d'avoir eu des communications avec le port à ce sujet-là.

Q Etes-vous que, disons dans les derniers deux ou trois ans, il y ait jamais eu de mesures disciplinaires de prises à la suite d'infractions à ce règlement de vitesse?

R Je n'en connais pas.

Q En d'autres termes, vous avez un règlement dans les règlements des ports nationaux, un règlement qui n'est pas mis en vigueur, en fait?

R ..... le règlement n'est pas contrôlé.

Q Pardon?

R Le règlement n'est pas contrôlé.

Q N'est pas contrôlé?

R Non.

Q Il est là, mais on ne lui donne aucun effet?

R C'est exact.

Q Et pour que les autorités du port puissent le faire, seriez-vous d'accord que les autorités devraient avoir plus de contrôle sur les pilotes même au point de vue de mesures disciplinaires?

R ..... je pense qu'une simple collaboration suffirait.

Q Une simple collaboration suffirait?

R Et d'ailleurs, tous les navires qui font un excès de vitesse dans le port n'ont pas nécessairement un pilote à leur bord.

Q Non, évidemment. En cas d'accidents dans les limites du port, croyez-vous qu'il y aurait intérêt également que les autorités du port puissent participer à l'enquête faite par l'autorité de pilotage?

R Je le crois.

Q En d'autres termes, les autorités du port sont intéressées également à déterminer quelle a été la cause de l'accident, et pour prendre des mesures pour améliorer la situation, s'il y a lieu, au point de vue sécurité?

R Oui.

Q Et d'après votre expérience, ça n'a jamais été fait dans le passé?

R A ma connaissance, ça n'a jamais été fait.

Q La liste que vous avez produite comme exhibit 578, monsieurAllard, n'inclut pas,

évidemment, les accidents qui seraient arrivés dans les limites du port et qui n'ont pas occasionné de dommages aux installations portuaires?

R C'est exact.

Q Est-ce que l'accident du Vibex a été inclus parce qu'il y a eu dommages aux installations portuaires?

R Oui, tout simplement.

Q A cause de l'épanchement d'huile?

R C'est exact.

Q Pouvez-vous nous expliquer pourquoi, dans la majorité des cas, vous n'indiquez pas autrement que par le mot "inconnu" s'il y avait ou non un pilote à bord du navire? Est-ce parce que les dossiers n'ont pas été vérifiés ou pour d'autres raisons?

R Non, c'est que dans nos dossiers, nous ne sommes pas concernés à savoir s'il y a un pilote à bord d'un navire qui a eu un accident ou non, du moins dans le passé, nous ne l'étions pas.

Q Est-ce que je peux dire que c'est là un autre exemple du manque de coordination, à ce moment-là, quand ces accidents sont arrivés, entre l'autorité du pilotage et les autorités du port? Vous ne pouviez même pas savoir s'il y avait un pilote à bord, sans faire une enquête?

R Probablement que lors de ces accidents ou incidents mentionnés dans cette liste-là, probablement que dans ce temps-là, les autorités du port n'étaient pas intéressées à remonter à la

source de la cause de l'accident.

Q J'ai compté 32 accidents dont les dates sont données dans votre liste, et me fiant simplement à ma connaissance du nom des navires mentionnés, je croirais juste de dire qu'il n'y aurait que cinq cas où il n'y avait pas eu de pilote à bord, soit les trois cas mentionnés par Me Langlois, et le cas de deux remorqueurs.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Canadian Merchant Service Guild:
C'était quatre.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Quatre mentionnés par monsieur Langlois, et deux remorqueurs, ce qui fait six sur 32?

R Sur cette liste-là, vous allez remarquer qu'il y a des cas d'incidents de bris de passerelle, et autre chose comme ça, qui pouvaient très bien être faits sans qu'il y ait un pilote à bord, il ne faut pas l'oublier.

Q J'ai eu peu de temps pour lire la liste; je constate qu'en effet, à la page 3, il a trois cas mentionnés où se sont des bris de passerelle. Alors, ce qui nous laisse 23 autres accidents?

R Dans cinq ans.

Q Ce sont des accidents de manoeuvres?

R Dans cinq ans, oui.

1
2 Q Passons maintenant à un autre
3 sujet, monsieur Allard: Vous nous avez parlé des
4 délais apportés dans l'amarrage des navires. Je
5 voudrais avoir plus de détails à ce sujet. Prenez
6 le cas d'un navire qui descend le fleuve de Trois-
7 Rivières, et qui arrive à Québec sur la marée.....
8 la marée descendante, et qui veut aller à la section
9 25 ou 26; est-ce que dans ce cas-là, à votre con-
10 naissance, le pilote fluvial se rendra à cette
11 section, à cette base d'amarrage?
12 R Dépendant des conditions atmosphé-
13 riques, à ce moment-là, il est fort possible qu'il
14 y aille immédiatement.
15 Q Est-ce que le poste d'amarrage 25
16 ou 26 est situé dans la rivière St-Charles?
17 R Non.
18 Q A quel endroit?
19 R Dans le fleuve même.
20 Q Dans le fleuve même?
21 R Oui.
22 Q A votre connaissance, est-il arrivé
23 que les pilotes fluviaux de Trois-Rivières aient
24 refusé de se rendre à ces deux postes d'amarrage,
25 sur la marée descendante?
26 R Depuis que je suis au Conseil des
27 Ports Nationaux, je me suis rendu compte de telle
28 situation.
29 Q D'après votre expérience, depuis
30 que vous êtes au bureau des ports nationaux, ce n'est

que dans le cas de poste d'amarrage dans la rivière St-Charles que ce problème se produit?

R En autant que je me souvienne, oui.

Q Maintenant, le problème ne se soulève dans le cas d'un navire qui entre dans la rivière St-Charles que si la marée est montante? C'est sur le montant?

R Pour certains pilotes, oui.

Q Maintenant, vous dites "certains pilotes." Voulez-vous parler des pilotes d'une circonscription plutôt que d'une autre, ou de certains pilotes.....

R Pas nécessairement, pour certains pilotes, j'entends, l'individu et non la circonscription à laquelle il peut appartenir.

Q Alors, le cas s'est présenté dans le cas de pilotes dans la circonscription de Québec - Les Escoumains et Trois-Rivières - Les Escoumains?

R C'est exact.

Q Montréal- Québec?

R Québec, oui.

Q Dans un cas ou dans l'autre?

R C'est exact.

Q Est-ce que les navires, normalement, qui vont au quai dans la rivière St-Charles, sont assistés de remorqueurs?

R La plupart du temps, oui.

Q Et pour être amenés au quai sur le

montant, ils doivent être tournés, n'est-ce pas...

R Oui.

Q ... à l'aide de remorqueurs?

R .....

LE PRESIDENT:

Q Sur ce point-là, est-ce qu'à votre connaissance le facteur déterminant est simplement la marée montante, ou le genre de navire, ou aussi le vent ou d'autres circonstances?

R Tout peut entrer en jeu.

Q Mais dans les cas que vous mentionnez, vous mentionnez simplement la marée montante?

R Oui, la marée montante.

Q C'est surtout la marée montante?

R Surtout la marée montante.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Capitaine Allard, mon confrère monsieur Brisset vous a posé certaines questions concernant les évènements entourant l'assemblée du mois de juin mil neuf cent soixante-deux (1962) avec les pilotes du St-Laurent. N'est-il pas vrai que ces assemblées ont été convoquées sous l'initiative des pilotes de Québec et de Montréal?

R ..... si je comprends bien, nous en avions discuté l'an dernier, et je crois qu'il serait exact de dire que les pilotes ontpris cette initiative-là. Je le crois.

1

2 Q Et est-ce que cette année encore
3 au printemps, les pilotesn'ont pas participé ou
4 suggéré la tenue d'une assemblée qui a effectivement
5 eu lieu, une assemblée analogue, concernant les
6 problèmes de navigation dans le port?
7 R C'est exact, ce printemps, les
8 pilotes ont pris cette initiative-là.
9 Q Est-ce que vous avez jamais eu, dans
10 le port de Québec, cette initiative, à votre connais-
11 sance, depuis que vous êtes en fonction, des arma-
12 teurs locaux ou de l'extérieur, suggérant une réunion
13 analogue?
14 R Pas à ma connaissance, non.
15 Q Maintenant, je voudrais poser une
16 autre question en rapport avec la question de la
17 participation du Conseil des Ports Nationaux à des
18 enquêtes, en matière d'enquêtes maritimes, disons,
19 et d'enquêtes en particulier concernant les pilotes;
20 si je comprends bien, vous avez mentionné qu'il
21 serait avantageux ou utile que le Conseil des Ports
22 Nationaux à Québec puisse assister à ces enquêtes.
23 Est-ce que je vous ai bien compris?
24 R Oui, c'est bien ça.
25 Q Est-ce que le Conseil des Ports
26 Nationaux n'est pas préoccupé essentiellement de
27 savoir la cause pour laquelle tel accident - tel
28 navire a pu causer un accident ou être impliqué dans
29 un accident dans le port de Québec?
30 R Je crois que le Conseil des Ports

Nationaux devrait être concerné d'une manière primordiale à ce sujet-là.

Q Mais dans un tel cas, ce serait pour quelles fins?

R Pour fins d'éliminer les causes qui peuvent apporter des incidents ou des accidents.

Q Si je comprends bien, en autant que le Conseil des Ports Nationaux pourrait être concerné, c'est où il y aurait quelqu'améliorations à apporter, qui pourraient le concerner?

R Oui.

Q Est-ce que les enquêtes, dans le cas de tels accidents, n'ont lieu que lorsqu'il y a un pilote à bord?

R Au point de vue du Conseil des Ports, ou.....?

Q Non, je veux dire: Est-ce qu'à votre connaissance il y a des enquêtes que lorsqu'il y a un pilote à bord, disons qu'un accident survient dans le port de Québec entre deux petits caboteurs, sans qu'il y ait de pilote à bord?

R Non, à ma connaissance, le ministère des Transports va instituer une enquête même s'il n'y a pas de pilote à bord.

Q Et est-ce que je dois comprendre que le ministère des Transports instituerait, dans tous les cas, une enquête, qu'il y ait un pilote à bord ou pas?

R A ma connaissance, oui.

1
2 Q En tenant compte de la recommandation
3 que vous avez faite, est-ce que l'objet de votre re-
4 commandation n'est pas, comme vous l'avez indiqué,
5 de voir à ce que le Conseil des Ports Nationaux soit
6 au courant des améliorations qu'il soit susceptible
7 d'apporter dans sa propre opération, en vue d'éviter
8 des accidents?
9 R Oui.
10 Q Et n'est-ce pas dans un tel cas
11 que le Conseil des Ports Nationaux n'a aucun intérêt
12 à participer de quelque façon à savoir si une peine
13 disciplinaire quelconque doit être imposée à l'égard
14 de tel ou tel pilote, en cas d'accidents maritimes?
15 R Non, je croirais que le Conseil
16 des Ports est concerné - serait concerné tout
17 simplement par la cause et la nature de l'accident ou
18 de l'incident.
19 Q Et non pas à savoir si tel ou tel
20 pilote doit être tenu responsable et reçevoir une
21 sanction disciplinaire?
22 R Non, je crois que ce domaine-là
23 demeure le domaine de l'autorité du pilotage.
24 Q N'est-il pas vrai qu'il en sera de
25 même, par exemple, à savoir si tel ou tel capitaine
26 devrait recevoir une sanction quelconque, à supposer
27 que telle sanction existe?
28 R Encore, je crois que ce domaine-
29 là relève du ministère des Transports.
30 Q Ne serait-il pas vrai de conclure

alors que dans tel cas, la présence du Conseil des Ports Nationaux n'est pas nécessaire, dans le cas d'enquête concernant un pilote en particulier, mais simplement dans le cas de l'enquête examinant tous les facteurs pouvant impliquer des navires dans le port de Québec?

R Je crois que pour toute enquête qui aura lieu dans le port de Québec, il est immatériel que le Conseil des Ports, pour le moment du moins, à savoir s'il y avait un pilote à bord ou non.

Q En rapport avec la pièce déposée tout à l'heure, donnant la liste des accidents, mon confrère a affirmé sous forme interrogative qu'il s'agissait d'un cas où on aurait une preuve de manque de coordonnation entre les deux organismes; n'est-il pas vrai quand même qu'une simple communication téléphonique à l'autorité de pilotage à Québec aurait suffit pour obtenir les noms, à savoir s'il y avait un pilote à bord, dans chaque cas?

R Concernant la liste?

Q Oui, théoriquement, à supposer que vous désirez obtenir l'information à savoir s'il y avait un pilote à bord ou pas?

R Je suis allé au bureau de pilotage pour confirmer les noms des pilotes que nous avions déjà au bureau.

Q Alors, effectivement, vous vous êtes rendu, et vous avez été en mesure de confirmer les noms que vous aviez déjà?

1
2 R Oui.
3 Q Et si vous aviez jugé nécessaire
4 de vérifier dans d'autres cas à savoir s'il y avait
5 un pilote à bord ou pas, vous auriez été en mesure
6 d'avoir ces informations?
7 R Les informations nous auraient été
8 fournies également.
9 Q A votre expérience, avez-vous
10 constaté une amélioration ...
11
12 LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES
13 MINUTES.
14
15 Me MARC LALONDE, c.r.,
16 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
17 Q Capitaine Allard, il a été question
18 de vitesse dans le port de Québec; je pense qu'à
19 date il n'apparaît pas quelle est la limite de vitesse.
20 Pourriez-vous dire quelle est la limite de vitesse
21 dans le port de Québec?
22 R Le maximum, 9.
23 Q 9 noeuds?
24 R Oui.
25
26 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
27 Votre Seigneurie, je n'ai pas de
28 question à poser; tout simplement,
29 je voudrais que l'attention de Votre
30

Seigneurie et des commissaires soit attirée sur l'exhibit, la liste des accidents, 578; il y a plusieurs accidents qui à la face même de l'exhibit démontrent qu'ils ne sont pas des accidents dûs à des mouvements de navires, comme des accidents à des portes de hangar, à des rampes de chargement, en plus des passerelles.

RE-INTERROGE par Me M. JACQUES, pour la Commission:

Q Toujours en rapport avec l'exhibit 578, le premier cas que nous avons, c'est: Le Grey Master touche le Salacia au quai numéro 25 et frappe le bout du quai numéro 25. Est-ce que c'était un navire en mouvement, ça, d'après vos records?

R Le Salacia...

Q Le Grey Master?

R Le Grey Master était en mouvement, et le Salacia était amarré au quai numéro 25.

Q Le Kongsholm touche l'engrenage du pont du chemin de fer, bassin. Expliquez donc ça?

R Voici: Il y a un pont à bascule, à l'entrée du bassin intérieur; alors, c'est l'engrenage de ce pont-là qui fut endommagé.

Q Est-ce que le navire était en mouvement?

1
2 R Oui, il entrait ou sortait du bassin
3 intérieur.
4 Q Le Guy Bartholemewfrappe le quai
5 numéro 29. Est-ce que d'après vos records, le navire
6 était en mouvement?
7 R Oui, il accostait, probablement.
8 Q Le Hudson Deep frappe le quai numéro
9 3, bassin. Est-ce que le navire était en mouvement,
10 d'après vos records?
11 R Probablement, oui.
12 Q Le Donnacona touche les portes du
13 bassin extérieur, section du quai 14.
14 R Oui, probablement en entrant, en
15 essayant d'entrer dans le bassin intérieur.
16 Q Le Manchester Miller frappe le
17 quai numéro 25.
18 R Probablement.
19 Q Federal Express frappe le quai numéro
20 21 à l'entrée du bassin extérieur?
21 R Probablement en mouvement également.
22 Q Le Montcalm frappe le quai numéro
23 14 au centre du hangar.
24 R En mouvement également.
25 Q Imperial Halifax frappe le quai
26 numéro 29.
27 R Probablement en mouvement.
28 Q Nordpol touche le pont du chemin
29 de fer, bassin?
30 R Probablement en entrant ou en sortant

du bassin.

Q Deerwood, frappe le coin du quai numéro 18.

R En entrant dans le bassin intérieur.

LE PRESIDENT:
Je pense bien que pour les autres, la Commission pourra regarder.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Je vais en sauter quelques uns, Votre Seigneurie.

Q Il y en a un qui "chicotte" mon confrère, et je vais le poser, celui-là: Dommages cargo beam door, 26, hangar A, S S Batory.

R Oui.

Q Voulez-vous expliquer ça?

R Nous n'avons rien dans nos dossiers indiquant si le navire était en mouvement ou non.

Q Alors, un cargo beam, qu'est-ce que c'est, ça?

R C'est une installation portuaire sur le quai.

Q Oui, puis, quel genre d'installation?

R Pour aider au chargement ou au déchargement.

Q Et puis...

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Est-ce que ce n'est pas la rampe de chargement?

R Oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Une rampe de chargement, voulez-vous décrire ça, ce que vous entendez par "cargo beam"?

R Voici: Je ne suis pas allé plus profondément dans ce dossier-là, et je préfère ne pas donner de plus amples renseignements pour le moment.

Q Qu'est-ce que vous entendez par l'expression? Vous avez écrit l'expression "cargo beam". Qu'est-ce que ça veut dire, ça?

R A ma connaissance, le "cargo beam", c'est une installation au hangar, qui aide au chargement ou bien au déchargement.

Q C'est une installation sur le quai ou sur le hangar?

R Oui.

Q Ce n'est pas sur le navire?

R Non, pas sur le navire.

Q Est-ce que ça surplombe le quai?

R Probablement, oui.

Q Alors, lorsqu'on rencontre de nouveau cette expression-là, "cargo beam", est-ce que c'est la même chose?

R Dans le même sens, oui.

Q Maintenant, est-ce que vous pouvez donner des statistiques à la Commission sur la fréquence des navires qui accostent aux différents postes dans le port de Québec?

R .....

Q Par exemple, combien de navires par année dans le bassin intérieur, combien dans le bassin extérieur, combien dans la rivière St-Charles, combien à l'Anse au Foulon?

R Nous pourrions vous produire ces statistiques-là, oui; je ne les ai pas en tête actuellement, mais.....

Q Non, je comprends. Est-ce que vous pourriez les préparer, pour mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui.

Q Maintenant, il y a un nouveau quai qui a été construit à Québec, et qui est utilisé par la Texaco, je crois?

R .....

Q Près de l'Anglo Pulp?

R Sur les battures de Beauport?

Q Oui.

R Ce quai-là, actuellement, est utilisé surtout par trois compagnies: Golden Eagle Oil, British Petroleum Oil, et St. Lawrence Cement.

Q Quand le quai a-t-il été terminé?

R Je préfèrerais que vous demandiez ça à l'ingénieur.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je m'excuse, Votre Seigneurie, il y a une autre question que j'aurais dû poser en contre-interrogatoire tout à l'heure.

Q Vous avez parlé, capitaine Allard, de collaboration, de coordination et d'autres termes semblables, je pense, en rapport - comme devant régir les relations entre l'organisme du pilotage et le Conseil des Ports Nationaux. Si je comprends bien, vous ne préconisez pas la main mise du Conseil des Ports Nationaux sur le pilotage même?

R Absolument pas, non.

LE PRESIDENT:

Q Capitaine Allard, dans le port de Québec, à part des quais de la Commission, est-ce qu'il y a des quais privés?

R Il y a des quais privés dans le port de Québec, oui.

Q Je comprends que parmi ces quais-là, entre autre, il y a le quai de la Canada Steamship?

R C'est exact.

Q Le quai de la traverse de Lévis, évidemment?

R Oui.

Q Et il y en a d'autres aussi?

1
2 R Il y a des installations qui relèvent
3 des Travaux Publics; les cales sèches, par exemple.
4 Q Les cales sèches de Lauzon?
5 R A Lauzon. Nous louons également
6 des installations portuaires à certaines compagnies,
7 entre autre la Clarke Steamship qui occupe un de
8 nos quais, plus ou moins en permanence.
9 Q Alors, au point de vue contrôle de
10 mouvements des navires à ces quais-là, est-ce que
11 vous avez quelque chose à faire?
12 R Oui, parce que tout navire qui
13 arrive dans le port, dès son arrivée, doit nous donner
14 une déclaration: Le nom du navire, son enregistre-
15 ment, son tonnage, le nom du capitaine, sa cargaison,
16 s'il y a des potagers, sa provenance, etc.
17 Q Je comprends, mais ce que je demande,
18 c'est: Avant l'arrivée du navire pour sa manoeuvre
19 dans le port, est-ce qu'il doit communiquer avec
20 vous? Est-ce que vous avez un contrôle?
21 R Actuellement, non.
22 Q Vous n'en avez pas, actuellement?
23 R On n'en a pas.
24 Q Alors, la question de sécurité,
25 actuellement, ne s'applique qu'aux navires qui vont
26 à des quais de la Commission?
27 R C'est exact, oui.
28 Q Comme les navires de la Canada
29 Steamship Lines, ils peuvent finalement arriver,
30 manoeuvrer, tourner dans le port sans passer par vous?

R Oui, c'est exact.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Capitaine Allard, parmi les quais privés, est-ce qu'il n'y a pas les quais de la ville de Québec ou quai Chouinard?

R Oui, j'en ai mentionné quelques uns.

Q Ensuite de ça, il y a les quais de la Reine?

R Les quais de la Reine également.

Q Est-ce qu'il n'y a pas également les quais de Lane et Robitaille, qui est un quai privé?

R Lane..... ?

Q Lane et Robitaille, les anciens quais de Lane et Robitaille qui appartenaient à une compagnie de ciment de Québec, St. Lawrence Cement?

R Dans le bassin intérieur?

Q Non, le long du fleuve, en haut de la traverse, en haut des quais de la Reine.

R Je ne suis pas au courant de ça.

Q Maintenant, pour compléter votre réponse, la question au sujet des navires qui se servent des installations du Conseil, en plus des bateaux qui ont des pilotes à leur bord, vous avez plusieurs navires côtiers qui se servent des installations du port, du Conseil des Ports Nationaux,

1
2 et sur lesquelles vous n'avez aucun contrôle quant
3 aux déplacements?
4 R C'est exact, oui.
5 Q La liste des accidents que vous
6 avez préparés, et qui a été déposée sous la cote 578,
7 est-ce que dans cette liste d'accidents, vous avez
8 inclus les accidents survenus aux installations
9 privées, dans le port?
10 R Je ne pense pas.
11 Me JEAN BRISSET, c.r.,
12 pour la Féd. des Armateurs du Canada:
13 Votre Seigneurie, est-ce que je peux
14 suggérer qu'on donne un numéro aux
15 deux pièces que le témoin doit nous
16 fournir, c'est-à-dire l'échange
17 de correspondance entre monsieur
18 Beaudry et la Corporation des Pilotes,
19 qui serait 579... je pense.....
20
21 LE PRESIDENT:
22 Alors, ce serait: 581.
23
24 Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
25 581. Et les statistiques aux amarra-
26 ges pour l'année mil neuf cent soixan-
27 te-deux (1962).
28
29 LE PRESIDENT:
30 582. Je comprends que les statisti-

ques pour les opérations de navires dans le port, et les arrivées vont comprendre tout simplement les navires qui vont au quai du Conseil des Ports Nationaux.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Oui Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:
Il ne comprendra pas les navires qui vont aux quais privés; par conséquent, ça ne voudra pas dire exactement le trafic qu'il y a eu dans le port de Québec en mil neuf cent soixante-deux (1962).

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Voici, Votre Seigneurie: Pour le trafic dans le port de Québec, les statistiques globales du Conseil des Ports Nationaux pour mil neuf cent soixante-deux (1962), lorsqu'elles seront prêtes, vont être déposées et vont donner la totalité du trafic; ces données lues avec les pièces qui ont déjà été déposées, Shipping Reports, vont compléter

tout le trafic, vont compléter les informations sur tout le trafic de Québec.

Maintenant, ce que j'ai demandé au témoin, c'est le trafic qui va à chaque endroit; je sais que le bassin intérieur n'est pas un bassin utilisé à tous les jours par tous les navires. Alors, dans l'importance de la manoeuvre, il y a aussi la fréquence d'utilisation de cet endroit et des autres endroits.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

1
CANADA

2
COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

3

4
PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
5
Président

6
Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur Harild A. Renwick, commissaire.

7
8
9
10
11
Le vingt-troisième jour du mois
12
de juillet, l'an mil neuf cent soixante-trois, a comparu comme
13
témoin:
14
MONSIEUR GASTON BLANCHET.
15
16
Interrogé par Me MAURICE JACQUES,
17
pour la Commission:
18
Q Voulez-vous donner vos nom et prénoms,
19
s'il vous plaît, monsieur Blanchet?
20
R Gaston Blanchet.
21
Q Votre âge?
22
R Trente-huit ans.
23
Q Et votre occupation?
24
R Ingénieur civil pour le Port de Québec.
25
Q Et depuis combien de temps êtes-vous
26
ingénieur civil?
27
R Treize ans.
28
Q Et ingénieur-civil pour le port de Québec?
29
R Treize ans.
30

1
2 Q Treize ans aussi. Voulez-vous décrire
3 à la Commission les limites du Port de Québec.
4 R Le Port de Québec comprend le Fleuve
5 St-Laurent et ses grèves, de la Rivière Cap Rouge à l'Ile
6 d'Orléans, ainsi que les cours d'eaux qui s'y jettent, partout où
7 les marées se font sentir.
8 Q Et l'Ile d'Orléans, est-ce que c'est la
9 pointe est ou la pointe ouest, disons?
10 R C'est la pointe ouest.
11 Q A Ste-Pétronille?
12 R Oui.
13 Q Et, approximativement, quelle est la
14 longueur du Port de Québec?
15 R Dix à douze milles, je crois.
16 Q Dix à douze milles. Et voulez-vous
17 maintenant décrire à la Commission les quais publics du Port
18 de Québec?
19 R .....
20 Q Vous pouvez référer à vos plans, si
21 vous voulez?
22 R Les quais..... nous avons, pour la plupart,
23 des postes à eaux profondes, nous avons approximativement trente-
24 cinq pieds (35') d'eau à quelques postes, encore plus, quelques
25 postes, nous pouvons avoir un peu moins.
26 Q Et combien de quais avez-vous à Québec?
27 R .....
28 Q Ou de postes?
29 R Nous pouvons avoir environ vingt-cinq
30 (25) postes.

Q Et je crois qu'il y a un secteur du Port qui se situe à l'embouchure de la Rivière St-Charles, et aussi un secteur des quais publics qui est à l'Anse au Foulon?

R Oui.

Q Et dans l'embouchure de la Rivière St-Charles, combien de postes publics disposez-vous?

R Il y en a une douzaine dans l'estuaire de la Rivière St-Charles.

Q Maintenant, dans l'estuaire de la Rivière St-Charles, est-ce qu'il existe des quais privés?

R Il y a un quai qui appartient à l'Anglo-Pulp.

Q Est-ce que c'est le seul quai privé à cet endroit-là?

R Il y a, dans la rivière elle-même, d'autres quais avec peu d'eau.

Q Maintenant, dans la rivière, donc c'est en amont du Pont Samson?

R Oui.

Q Est-ce que le Pont Samson s'ouvre encore pour permettre le trafic maritime?

R .....

Q La circulation maritime, je devrais dire?

R Non, le Pont Samson ne s'ouvre plus.

Q Depuis quand, à peu près?

R Je dirais... un an.

Q Environ un an. Maintenant, il n'y a plus de trafic qui monte là? Il n'y a pas de circulation qui s'en va là?

R Il y a toujours la petite navigation.

Q Qui monte la Rivière St-Charles?

1

2 R Bien, vous prenez ce qui peut être classé
3 dans les chaloupes.
4 Q Les chaloupes?
5 R Les chaloupes, les petits yachts.
6 Q Est-ce qu'il y a des cargos qui montent?
7 des goélettes?
8 R Des goélettes, non.
9 Q Maintenant, toujours dans l'embouchure
10 de la Rivière St-Charles, vous avez mentionné un quai privé, soit
11 celui de l'Anglo-Canadian Pulp & Paper?
12 R Oui.
13 Q Le nouveau quai qui a été construit tout
14 près de l'Anglo-Pulp, sur les battures de Beauport, est-ce que
15 c'est un quai du Conseil des Ports Nationaux?
16 R Oui.
17 Q C'est un quai public?
18 R Oui.
19 Q C'est un quai qui, je comprends, est
20 loué à trois compagnies?
21 R Le quai lui-même n'est pas loué, mais
22 un terrain en arrière du quai est loué.
23 Q Est loué?
24 R Et on peut donner la permission à n'im-
25 porte quel bateau d'aller à ce quai-là.
26 Q Maintenant, toujours du côté de Québec,
27 en montant vers l'Anse au Foulon, après la Pointe à Carcy, qui
28 se trouve l'entrée du bassin intérieur aux quais extérieurs, est-ce
29 que les quais qui sont là sont des quais publics?
30 R Immédiatement à la Pointe à Carcy, c'est

des quais publics, et jusqu'à Canada Steamship Lines.

Q Alors, jusqu'à Canada Steamship Lines. Maintenant, Canada Steamship Lines, est-ce que c'est un quai qui est public? Il appartient au Conseil des Ports Nationaux?

R Je crois que le fond du terrain nous appartient, et le quai lui-même appartient à Canada Steamship Lines.

Q A toute fin, depuis que vous êtes ingénieur, est-ce que ce quai a été entretenu par le Conseil des Ports Nationaux?

R Non.

Q Est-ce que le dragage des quais, s'il y en a besoin, est fait par leConseil?

R Non.

Q Pas à votre connaissance?

R Non, mais dans les baux, si on loue un quai, les anciens baux, il y avait presque toujours une clause à l'effet qu'ils opèrent un quai.

Q A l'effet qu'ils opèrent un quai. Ca, c'est dans les vieilles lettres patentes, je crois?

R C'était une condition.

Q Maintenant, toujours en remontant le fleuve, passé le quai de la Canada Steamship, on arrive au quai qui, je crois, s'appelle: Chouinard?

R Oui.

Q A qui appartiennent ces quais?

R .....

Q Ou sous la juridiction de qui sont ces quais?

R Juste le terrain, probablement, qui

1
2 est loué, probablement pour un dollar, à la ville.
3 Q A la ville de Québec?
4 R C'est des choses qu'on est supposé re-
5 chercher ces jours-ci.
6 Q Alors, passé ce quai Chouinard, où les
7 navires, les vedettes qui font des croisières dans le fleuve s'atta-
8 chent, est le quai de la Traverse de Lévis?
9 R Oui. Là, je ne suis pas au courant.
10 Q Vous n'êtes pas au courant?
11 R Non.
12 Q Est-ce que le Conseil des Ports Nationaux
13 a quoi que ce soit à faire avec le quai de la Traverse de Lévis?
14 R A ma connaissance, non.
15 Q Le ponton qui sert pour l'embarquement
16 des véhicules, qui est-ce qui s'en occupe?
17 R Ah, c'est la Traverse de Levis; et
18 s'ils veulent le placer ailleurs que là dans le Port, nousavons
19 notre mot à dire.
20 Q Maintenant, continuons vers l'ouest:
21 il y a le quai de l'ancien traversier de l'Ile d'Orléans; est-ce que
22 c'est un quai qui tombe sous votre juridiction?
23 R Non.
24 Q Et à l'ouest encore, il y a les quais du
25 gouvernement; est-ce que vous avez quoi que ce soit à faire avec
26 les quais du Ministère des Transports?
27 R Non.
28 Q Et ensuite, il y a le quai où l'on fait du
29 déchargement de ciment; je ne sais pas quelle compagnie exploite
30 ce quai-là, mais je sais qu'il y a un quai où on fait du déchargement

de ciment. Est-ce que c'est un quai qui tombe sous votre juridiction?

R Le quai ne nous appartient pas; je crois qu'il appartient au C.N.R.

Q Au Canadien National?

R C'est une chose qui est en discussion dans le moment.

Q Si vous voulez continuer au moyen de votre plan vers l'ouest, il y a un espace où il n'y a pas de quai du tout?

R Un espace où il n'y a pas de quai encore.

Q On arrive à quoi?

R Ils appartiennent au C.N.R.

Q Vous avez dit quoi? Au C.N.R.?

R Oui. C'est tout en discussion.

Q Mais quelle partie appartient au C.N.R.?

R Ah, le terrain, mais étant donné qu'il y a..... on peut dire qu'il n'y a pas de quai.

Q Il n'y a pas de quai?

R Non. Le terrain appartient au C.N.R.

Q Au C.N.R.?

R C'est un terrain rempli. Puis, après, on arrive à ce qui est appelé ici à Québec le Poste de la Brown, ou le Quai de la Brown, qui nous appartient, qu'on administre aussi.

Q Est-ce que c'est un poste qui est encore utilisé?

R C'est un poste à sec à marée basse.

1

2 Alors, il ne peut pas être utilisé, sauf..... il peut être utilisé

3 pour échouer un bateau.

4 Q Est-ce que c'est arrivé récemment?

5 R Ca nous est arrivé il y a dix ans, peut-

6 être.

7 Q Il y a...?

8 R Dix ans.

9 Q Depuis dix ans, il n'a pas été utilisé?

10 R Non.

11 Q Il n'y a pas du remplissage qui se fait

12 à cet endroit-là?

13 R Oui, ça été rempli pour les trois quarts,

14 il y a environ deux ans.

15 Q Est-ce qu'il n'y a pas une route qui se

16 construit, à cet endroit-là, aussi?

17 R Oui, il y a un boulevard qui se construit

18 tout le long du fleuve dans ce bout-là, le boulevard Champlain.

19 Q Et maintenant, à l'ouest du quai de la

20 Brown, quelles installations rencontre-t-on?

21 R A l'ouest du quai de la Brown, on a ce

22 qu'on appelle les quais du Foulon.

23 Q Et est-ce que ce sont des quais qui sont

24 sous votre juridiction?

25 R Tous ces quais-là sont sous notre juridic-

26 tion. Nous avons huit postes d'amarrage, là.

27 Q Oui, huit postes d'amarrage à l'Anse au

28 Foulon. Et à l'ouest de l'Anse au Foulon, est-ce qu'il y a encore

29 des quais?

30 R A l'ouest de l'Anse au Foulon, il n'y a pas

de quai, jusqu'au Club de Yacht, mais les terrains nous appartiennent.

Q A quel Club de Yacht référez-vous?

R Au Club de Yacht de Québec. Au Club de Yacht de Québec, il y a un quai, et le Club de Yacht de Québec est en location avec nous, ils ont loué un terrain puis une certaine étendue pour amarrer leurs bateaux.

Q Maintenant, à l'ouest du Club de Yacht?

R A l'ouest du Club de Yacht, on peut dire qu'approximativement à cinq cents pieds à l'ouest du Club de Yacht, nos terrains finissent.

Q Là, il n'y a pas de quai?

R Non.

Q Mais les réservoirs d'huile situés dans Sillery, à l'ouest de l'Anse au Foulon, est-ce qu'ils sont dans les... sur le terrain du Conseil des Ports Nationaux?

R Non, ils sont immédiatement après le terrain du Conseil des Ports Nationaux, ils sont sur un terrain du C.N.R.; c'est une chose qui est en discussion, actuellement.

Q Dans les postes que vous avez mentionnés à l'Anse au Foulon, est-ce que vous avez inclus le poste de International Fertilizers?

R .....

Q Immédiatement à l'ouest de la Gare Maritime?

R On ne pourrait pas dire que c'est un poste, International Fertilizers, c'est un terrain loué, ça.

International Fertilizers a loué un terrain avec ..... à une certaine distance du quai, et ils ont un

privilège de priorité sur le posted'amarrage.

Q Maintenant,si vous voulez, on va faire la Rive Sud?

R On était rendu ici.

Q Vous m'indiquez que le quai de Sillery, c'est sous la juridiction du Conseil des Ports Nationaux. Est-ce que c'est exact?

R Oui, le quai de Sillery nous appartient, ainsi que les terrains occupés par le Club de Yacht de Sillery, et puis tous les terrains, là, qui sont couverts par la marée haute.

Q Maintenant, le quai de Sillery sert à quoi?

R Le quai de Sillery sert pour les pétroliers qui amènent de l'huile auxcompagnies d'huile, dans ce coin-là, les pétroliers, je dirais, plutôt petits.

C'avait été fait pour un tirant d'eau de quatorze pieds. Aujourd'hui, on peut prendre un peu plus.

Q Vous dites qu'aujourd'hui vous pouvez prendre plus que quatorze pieds?

R Oui, on peut prendre dix-huit pieds, par exemple.

Q Maintenant, est-ce qu'il y a d'autres quais à l'ouest du quai de Sillery, qui tombent sous votre juridiction?

R A l'ouest, il n'y a pas d'autres quais proprement dits qui tombent sous notre juridiction, excepté que tous les anciens quais abandonnés nous reviennent.

Q Question de droit sur laquelle on ne s'aventurera pas. Du côté de la Rive Sud, voulez-vous décrire les quais du côté de la Rive Sud, en descendant le fleuve?

1
2 R Du côté de la Rive Sud, je suis beaucoup
3 moins au courant; nous avons le quai en acier près de laTraverse
4 de Lévis, qui nous appartient, et puis nous avons, près de nos
5 limites est, les grèves et un ancien quai qu'on appelle Indian Cove.
6 Q Est-ce que c'est à l'est ou à l'ouest des
7 Chantiers Maritimes?
8 R A l'est.
9 Q A l'est des Chantiers Maritimes. Et
10 ces deux quais que vous venez de mentionner, à quoi servent-ils?
11 R Le quai de Lévis, je crois, a servi un
12 peu pour le charbon.
13 Q Et celui de Indian Cove?
14 R Indian Cove, le quai est abandonné.
15 Q Maintenant, à l'ouest de la Traverse de
16 Lévis, disons, en face de la Traverse de Lévis, disons, en face
17 de Sillery, il me semble qu'il y a des quais où on voit souvent les
18 traversiers d'hiver accostés à cet endroit-là?
19 R Oui, j'ai l'impression que ce sont des
20 quais qui appartiennent au C.N.R. ou qui appartenaient au C.N.R.
21 Q Mais vous n'avez rien à voir avec ça,
22 vous personnellement?
23 R Non, parce qu'on ne peut pas lever tous
24 les problèmes en même temps.
25 Q Maintenant, sur les battures de Beauport,
26 est-ce qu'il y a d'autres installations portuaires que celles qui
27 ont été mentionnées?
28 R Il y a un autre quai qu'on appelle le
29 quai de Beauport.
30 Q Oui?

R Qui est un quai avec peut-être nn six ou sept pieds d'eau à mer basse, où on reçoit du bois.

Q Maintenant...

R Il y a un jetée un peu plus à l'est, qui est ni plus ni moins qu'un commencement de quai, par une entreprise privée, sur un de nos terrains.

Q Est-ce que les travaux sont encore en cours?

R Ils sont arrêtés.

Q Ils sont arrêtés. Maintenant, est-ce qu'il se fait de l'ensablement à quelque endroit que ce soit dans le Port de Québec?

R De l'ensablement..... il se fait un peu d'ensablement au terminus du Foulon, et puis, il se fait de l'envasement dans l'estuaire de la Rivière St-Charles.

Q Merci de la distinction. Prenons le quai du Foulon: il se fait de l'ensablement. Est-ce que vous pouvez nous dire jusqu'a quel point il y a de l'ensablement?

R Au Foulon, il y a un ensablement qui nous oblige à draguer à tous les cinq ou huit ans, pour une petite partie, une petite surface.

Q Qui est située où, cette surface?

R Elle est située, je crois, à cinq cents pieds approximativement au sud du hangar, et à peu près au centre du hangar.

LE PRESIDENT:

Je ne sais pas si c'est la même chose pour les quais, mais il ne faut pas s'y

fier pour les routes.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Voici la pièce 442, qui est la carte du Port de Québec; voulez-vous nous indiquer, au moyen d'un cercle rouge, l'endroit de l'ensablement qui se fait au quai du Foulon?

R .....

Q Vous avez tracé deux ovales. Voulez-vous les expliquer?

R Bien, il se fait plus d'ensablement à un point déterminé, sur une petite surface, que j'ai dit, et puis sur une plus grande surface, il se fait très peu d'ensablement, mais il s'en fait.

Q En termes de pieds, ça représente quoi?

R En pieds, sur la petite surface, ça peut vouloir dire: un pied par année.

Q Un pied par année?

R Approximativement.

Q Et il y a combien d'eau disponible pour la manoeuvre des navires, ou combien d'eau disponible doit-il y avoir?

R ..... nous le draguons à trente-sept ou trente-huit pieds de profond, et puis, avec les années, ceci peut diminuer jusqu'à une trentaine de pieds.

Q Jusqu'à une trentaine de pieds?

R Et puis, si..... dans ce temps-là, on drague encore.

Q Et vous faites du dragage à tous les cinq

1

2 ans, vous avez dit?

3 R La dernière fois, huit ans.

4 Q A huit ans d'intervalle?

5 R Oui.

6 Q Est-ce que vous avez reçu des plaintes,

7 ou vous a-t-on fait des remarques quelconques sur cet ensablement

8 à l'Anse au Foulon?

9 R C'est peut-être un objet de crainte, mais

10 pas beaucoup plus que ça.

11 Q Qu'est-ce que vous entendez par: un

12 objet de crainte?

13 R Bien, j'ai l'impression qu'il y a des pi-

14 lotes qui peuvent naviguer un bateau avec cinq pieds en plus, en-

15 dessous; et d'autres qui préfèrent avoir dix ou quinze pieds.

16 Q Ca, c'est votre impression, ça. A votre

17 connaissance, est-ce qu'il y a des navires qui se sont échoués à

18 cet endroit-là?

19 R A ma connaissance, non.

20 Q Maintenant, lorsque vous faites des tra-

21 vaux de dragage, est-ce que vous prenez des sondages, après?

22 R Oui.

23 Q Et est-ce que vous faites part de ces

24 sondages-là au Ministère des Transports?

25 R Il y a deux sortes de sondages, surtout,

26 qui sont pris: il y en a toute une série qui sont pris par le Départe-

27 ment du Transport, par le Ship Channel; il y en a une autre partie

28 qui sont pris par le Port de Québec. Alors, ceux qui sont pris par

29 le Département, je n'ai pas besoin...

30

1

2 Q Parlons de Ceux du Port de Québec?

3 R Ceux du Port de Québec, on ne les

4 achemine pas au Département du Transport.

5 Q Qu'est-ce que vous en faites?

6 R S'ils sont intéressants pour les pilotes,

7 ordinairement, on leur envoie une copie, et puis le maître du havre

8 les met au courant.

9 Il y a des compagnies qui demandent des

10 sondages; on leur envoie, en autant que c'est possible.

11 Q Maintenant, parlons de l'envasement à

12 l'embouchure de la Rivière St-Charles, je crois, que vous avez

13 dit?

14 R Oui.

15 Q Pouvez-vous, sur la même carte, indiquer

16 les endroits d'envasement auxquels vous référez?

17 R .....

18 Q Indiqués par une ligne brisée en rouge

19 à l'extrémité ouest du quai de Canadien Import. C'est ça?

20 R Oui, c'est au poste 31. Il est indiqué

21 avec une ligne brisée au poste 31.

22 Q Et pouvez-vous nous donner le cycle de

23 cet envasement, ainsi que son taux -"rate", I should say?

24 R Dans la Rivière St-Charles, on arrive

25 aujourd'hui dans une période où le cycle vient d'être changé.

26 Q Oui.

27 R Nous venons de construire un quai, le

28 poste 50.

29 Q Qui est le quai auquel on a référé tout

30 à l'heure?

1
2 R Qui est le quai.... premièrement, comme
3 but de couper le courant à cette place, de manière à empêcher
4 l'envasement.
5 Q De manière à empêcher l'envasement où?
6 R Dans l'estuaire. Et puis, il semble au-
7 jourd'hui que pour une grande proportion, le quai est efficace à
8 ce point de vue là; c'est-à-dire que la dernière fois que j'ai
9 dragué, ç'a été en 1962, mais c'était pour faire un ménage de ce
10 qui s'était passé avant la construction du quai qui a eu lieu en
11 1961-62.
12 Q Maintenant, vous n'avez plus de données
13 sur le cycle d'envasement et la quantité de vase qui peut s'accumu-
14 ler à l'embouchure de laRivière St-Charles?
15 R Non, entre l'an passé puis cette année,
16 j'ai mesuré à peu près vingt-cinq mille verges, mais c'est à peu
17 près.
18 Q Ca représenterait à peu près combien en
19 pieds dans le fond, ça?
20 R Ca veut dire peut-être un ou deux pieds,
21 mais comme on drague plus profond que nécessaire dans l'année,
22 il n'y a pas grand changement.
23 Q Est-ce que vous avez déjà reçu des
24 requêtes de la part des pilotes ou des armateurs demandant de
25 faire du dragage à quelque endroit que ce soit dans le Port de
26 Québec?
27 R On a reçu des demandes de la part des
28 armateurs, je crois.
29 Q De la part des armateurs. Savez-vous
30

quand? Vous souvenez-vous quand?

R ..... en 1961.

Q Et c'était pour faire du dragage à quel endroit?

R C'était pour faire du drage aux postes 30 et 31.

Q A quel endroit est-ce que ça se trouve, ça, les postes 30 et 31?

R C'est ce que vous avez appelé les quais de Canadian Import.

Q Les quais de Canadian Import. Maintenant, à l'intérieur des bassins, est-ce qu'il se fait du dragage?

R A l'intérieur des bassins, il y a très peu d'eau. Depuis treize ans, on n'a pas fait de dragage d'entretien.

Q Dans un autre ordre d'idées, est-ce que vous avez fait des études sur les courants, dans le Port de Québec?

R Oui, en 1952, on a étudié les courants sur les battures de Beauport, ce qui a donné la construction du quai vers 1960, 1961.

Q Est-ce que vous avez fait part du résultat de vos études à la section maritime du Ministère des Transports?

R Non, je ne crois pas.

Q Est-ce que vous avez fait part de ces résultats aux pilotes?

R Pas officiellement.

Q Alors, officieusement?

R Officieusement, j'en ai discuté avecles pilotes et les capitaines.

1

2 Q Les pilotes et.....

3 R Les pilotes et les capitaines.

4 Q Des capitaines de quel genre?

5 R .....

6 Q Des navires du gouvernement ou des

7 océaniques ou de goélettes?

8 R J'en ai discuté avec un capitaine de tug.

9 Q Un des remorqueurs dans le port de

10 Québec et les pilotes?

11 R Pas: les pilotes - des pilotes.

12 Q Est-ce que ces pilotes, avec qui vous

13 avez discuté du courant, représentait les pilotes en général?

14 R Non, mais c'était surtout un pilote auquel

15 j'avais confiance.

16 Q Et quand avez-vous eu ces discussions

17 ou ces entrevues, disons?

18 R Ce n'est rien d'officiel; je les ai eues

19 en dehors de mes heures d'ouvrage.

20 Q En dehors de vos heures d'ouvrage.

21 Est-ce que les résultats de votre expertise concordent avec les

22 données sur le courant qui se trouve soit sur les cartes, soit dans

23 les publications nautiques du Ministère des Transports?

24 R Est-ce que je pourrais voir la carte?.....

25 Dans l'estuaire de la Rivière St-Charles, sur la carte, il n'y a

26 aucun courant de marqué, et puis à l'est de ce qu'on appelle le

27 pier numéro 1, il y a quelques courants dans le centre de la

28 Rivière, mais les détails des courants ne sont pas marqués.

29 Q Et vous-même, est-ce que vous pourriez

30 indiquer sur cette carte la direction - ou plutôt la vélocité des

courants à cet endroit-là?

R Non, pas par coeur.

Q Est-ce que votre étude est sous forme de rapports écrits?

R Ce n'est pas une étude. J'ai collaboré à cette étude qui a été déposée à notre bureau d'Ottawa par..... je crois, le Département des Recherches.

Q Des Mines et Relevés Techniques?

R Non, les Recherches, je crois.

Q Le Département des Recherches de quel ministère?

R A Ottawa, aux Recherches.

Q Relevés Techniques?

R .....

TRANSQUESTIONNE par
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Blanchet, est-ce que vous avez quelque juridiction sur le quai de la Compagnie Irving, à Québec?

R Le Port a des règlements que tous les bateaux.....

Q Est-ce que c'est un quai qui vous appartient, ou s'il appartient à la Compagnie? Est-ce que c'est un quai privé?

R Il ne nous appartient pas, mais, je ne peux pas définir les propriétaires du Port, ici.

Q A quel endroit est situé le quai Irving? Est-ce que vous pourriez le décrire?

R On pourrait dire qu'il est peut-êtreà mille pieds à l'est du Pont de Québec, sur la Rive Nord.

Q Est-ce qu'il apparaît sur la carte que vous avez examinée tout à l'heure?

R .....

Q Est-ce que je peux avoir la carte pour le témoin?

R Cette étendue-là n'est pas couverte par la carte; elle serait probablement couverte par la carte 1333.

Q Et est-ce qu'il y aurait possibilité d'avoir la carte suivante qui couvrira le terrain, demandée par le témoin, c'est-à-dire la carte qui donne le Pont de Québec. Il s'agit dela pièce 443, carte déposée comme pièce à Montréal?

R Oui, le quai apparaît sur cette carte-là.

Q Pourriez-vous indiquer par la marque X en rouge, si possible?

R .....

Q Le quai serait indiqué par une flèche, sur cette pièce?

R .....

Q Est-ce que vous avez eu l'occasion d'examiner la construction de ce quai, et le mode d'opération à cet endroit, personnellement?

R Je suis allé voir quelquefois.

Q Vous n'avez pas fait d'examens particuliers sur le quai?

R Je n'ai jamais étédemandé de faire un examen particulier de ce quai-là.

1

2 Q Seriez-vous en mesure, de quelque

3 façon, de commenter, quant au service à la navigation à ce quai?

4 R J'ai l'impression qu'il y a peut-être

5 beaucoup de soins à prendre en faisant l'accostage là, parce que

6 les lignes sont un peu plus longues à placer, les lignes d'amarrage.

7 Q Vous n'avez pas plus de recherches, vous

8 n'avez pas fait plus d'examens que cela de ce quai là?

9 R Non.

10 Q En ce qui concerne les courants, l'ana-

11 lyse que vous avez faite remonte à 1952?

12 R Oui.

13 Q Vous rappelez-vous approximativement

14 de la vélocité des courants dans le port de Québec? Minimum et

15 maximum?

16 R Si je me souviens bien, c'était de quatre

17 à six, mais dans la partie concernée, on pouvait avoir plus, à un

18 moment donné.

19 Q Vous pouviez avoir même plus que six

20 noeuds, à certains moments?

21 R Mais sur une petite étendue.

22 Q Vous avez mentionné aussi l'ensablement

23 ou l'envasement à certains endroits dans le Port de Québec; n'est-

24 il pas vrai aussi qu'il se produit une certaine quantité d'ensable-

25 ment à la cale sèche sur la rivière sud?

26 R A la cale sèche, je crois qu'il y a une

27 des cales sèches qui nous appartient, mais qui est administrée

28 par le Département des Travaux Publics; alors, je ne suis pas

29 au courant des derniers faits.

30

1
2 Q S'il y avait de l'ensablement, vous ne se-
3 riez pas au courant de ce fait-là, ce serait les Travaux Publics qui
4 seraient en mesure de témoigner à cet égard?
5 R Oui.
6 Q Est-ce qu'on vous a fait rapport que les
7 représentants des pilotes avaient, en plusieurs occasions, demandé
8 que des sondages soient faits aux différents endroits dans le Port
9 de Québec?
10 R A ma connaissance, j'avais pris connais-
11 sance qu'ils demandaient des plans de sondage.
12 Q Pardon? Qu'ils demandaient des...
13 R Des plans de sondage. On leur envoie,
14 assez régulièrement, des plans de sondage.
15 Q Mais vous n'avez pas pris ou eu connais-
16 sance qu'il y ait eu des demandes que des sondages soient faits à
17 des endroits particuliers?
18 R Non.
19
20 Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
21
Q Quant aux sondages, est-ce que le
22
printemps, vous faites des sondages particuliers?
23
R A tous les printemps, on couvre à peu
24
près toutes les surfaces susceptibles d'avoir soit du remplissage
25
ou d'autres obstacles à la navigation.
26
Q Et puis, vous mettez vos sondages sous
27
forme de plans?
28
R Oui.
29
Q Est-ce que c'est ce plan-là que vous
30

1
2 transmettez aux pilotes?
3 R Oui.
4 Q Et durant le cours de l'année, est-ce que
5 vous faites d'autres sondages?
6 R Oui, on fait..... au printemps, on fait ce
7 que l'on appelle un balayage, qui est fait par le Ship Channel, le
8 balayage des différentes surfaces pour être certains qu'il n'y a
9 pas de pierres ou dedébris, et au poste d'amarrages, on fait un
10 sondage avec un plomb, l'ancienne méthode.
11 Q Ca, c'est au printemps.
12 R On le fait tout l'été.
13 Q Tout l'été continuellement?
14 R Pratiquement continuellement.
15 Q Pratiquement continuellement. Et vous
16 mettez ces sondages sous forme de cartes?
17 R Oui. S'il y a utilité, on les envoie; s'il
18 n'y a aucune utilité, on ne les envoie pas.
19 Q Qu'est-ce que vous entendez par "utilité"?
20 R S'il y a un obstacle, quelque chose qui
21 peut changer la navigation, on les enverrait.
22 Q Vous les enverriez?
23 R D'ailleurs, le maître du hâvre est
24 toujours au courant, dès que les résultats sont obtenus.
25
26 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
27
Q Juste quelques questions: concernant le
28 quai de Sillery, est-ce qu'on vous a rapporté des éboulis au quai
29 de Sillery?
30

1
2 R Un éboulis a été rapporté.
3 Q Est-ce que le dragage a été fait depuis?
4 R Oui.
5 Q Est-ce que c'est l'éboulis au bout ouest
6 du quai? L'extrémité ouest?
7 R Oui.
8 Q Est-ce qu'à l'endroit où cet éboulis a
9 eu lieu, il y a encore dix-huit pieds d'eau à marée basse?
10 R On est censé sonder ces jours-ci. Quand
11 on a eu fini le dragage, on avait dix-neuf pieds et trois-quarts.
12 Q Quand a-t-il été fait, ce dragage-là?
13 R Vers le vingt-six juin.
14 Q Vingt-six juin cette année?
15 R Oui.
16 Q Et vous allez faire les sondages dans
17 quelques jours?
18 R Oui.
19 Q Ce dragage-là vous avait-il été demandé
20 il y a plusieurs années ou récemment?
21 R Le dragage?
22 Q Le dragage, oui?
23 R Le dragage a été une obligation parce
24 que le quai s'est brisé cette année.
25 Q Est-ce que le quai a été réparé pour
26 empêcher les éboulis futurs?
27 R Le quai n'a pas été réparé parce que
28 c'est un quai très vieux; mais on a demandé de l'argent pour
29 en bâtir un neuf.
30 Q Mais c'est le quai qui se vide par en-

dessous?

R Oui. Une fois vidé, il est vide.

Q Il peut partir en flotte, une fois vidé?

R .....

Me JEAN BRISSET c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Concernant les études de courant que vous avez faites, couvraient-elles le secteur du chenail navigable, ou simplement les battures de Beauport?

R C'était surtout la batture, mais près du Port; avec ces études-là, on a parti du bout ouest de l'Ile, sur la batture nord, mais en arrivant au Port, naturellement, on couvrait le chenail navigable.

Q Jusqu'à ce que vous arriviez à ce qu'on appelle le breakwater, à l'entrée de la Rivière St-Charles?

R Ce qu'on appelle le pier numéro 1.

Q C'est la même chose?

R Non, parce que nous, le breakwater, depuis cinquante ans, c'est plutôt le quai 18, et à l'est du quai 18, il y a le pier numéro 1 qui comporte les ancrages, les potes 25, 26, 27.

Q Est-ce que cette étude-là avait pour but de constater non seulement la vélocité, mais aussi la direction des courants à divers stades de la marée?

R Le but premier était d'empêcher une dépense inutile de dragage, et puis pour arriver à ça, il fallait mesurer la vitesse et la direction du courant, en tout temps.

Q Est-ce que cette étude a couvert une période de temps assez longue pour tenir compte de différentes

1

2 marées, à différentes périodes de l'année?

3 R Non, on ne peut pas dire qu'on a couvert

4 des saisons, mais on a couvert différentes conditions dans une

5 même saison.

6 Q Soit des marées plus hautes, des marées

7 plus basses?

8 R Le vent, puis..... et même les marées.

9

10 (TRANSQUESTIONNE EN ANGLAIS PAR Me MAHOONEY)

11

12 Me MAURICE JACQUES,

13 pour la Commission:

14 Qu'il plaise à la Cour, est-ce que le

15 témoin peut être excusé?

16

17 LE PRESIDENT:
Certainement.

18

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

19

20 Je soussigné, sténographe officiel,

21 certifie que la déposition ci-dessus est

22 la transcription exacte et fidèle de mes

23 notes sténographiques.

24

25 G.OSCAR BOISJOLY,
Sténographe officiel.

26

27 ADVENANT 1:05 HEURE P.M., LA

28 COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

29

30

1 CANADA

2

3 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

4

5 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

6

7 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HARILD A. RENWICK, commissaire.

8

9

10

11

12 Me MAURICE JACQUES,

13 pour la Commission:

14 Qu'il plaise à la Commission, l'on m'a

15 remis, durant l'ajournement du lunch,

16 copie des conditions de contrats applica-

17 bles entre les remorqueurs et les navires;

18 je crois que cette pièce a déjà été cotée

19 comme 576. C'est un document qui s'in-

20 titule "Standard Towing Conditions", et

21 je crois que la Commission a déjà pris

22 connaissance de ce document à Sept-Iles

23 ou Port Cartier, je crois.

24 Maintenant, toujours durant l'ajournement,

25 j'ai reçu un appel téléphonique de la

26 Société Jeffrey, pour me faire part de

27 certaines corrections quant à l'évaluation

28 des vedettes: les deux vedettes dépréciées

29 sont d'une valeur de quinze mille dollars,

30

les deux ensemble, et la valeur de remplacement des deux vedettes serait de trente-cinq mille dollars.

GASTON DROUIN

INTERROGE par Me M. JACQUES, pour la Commission:

Q Voulez-vous donner vos nom et prénoms et votre âge?

R Gaston Drouin?

Q Votre âge?

R Trente-sept ans.

Q Votre profession?

R Ingénieur professionnel.

Q Depuis combien d'années?

R Onze ans.

Q Et à l'emploi de qui êtes-vous?

R Le Ministère des Travaux Publics du Canada.

Q Depuis combien d'années?

R Onze ans.

Q Et à quel district êtes-vous attaché?

R Le district de Québec.

Q Depuis combien d'années?

R Onze ans.

Q Maintenant, on vous a demandé de préparer certaines informations concernant le dragage dans les

1

2 limites de votre district; voudriez-vous tout d'abord nous faire

3 part des limites de votre district?

4 R Je crois que le meilleur moyen serait

5 de montrer les limites sur une carte géographique.

6 Q Vous avez une carte.... je voudrais dépo-

7 ser copie d'un plan du Ministère des Travaux Publics pour le

8 district de Québec; le district de Québec est limité par une ligne

9 rouge sur ce plan, qui sera la pièce 583?

10 R .....

11 Q Je constate que le plan 583 englobe une

12 très grande partie de la province de Québec, et que vous couvrez

13 le fleuve à partir de Grondines, sur la rive nord, jusqu'à.....

14 R Jusqu'à la limite du Labrador.

15 Q Jusqu'à la limite du Labrador, aux fron-

16 tières de la Province?

17 R Aux frontières.

18 Q Et sur la rive sud, vous couvrez de

19 Deschaillons...

20 R Excusez-moi, un peu plus haut que

21 Deschaillons: St-Pierre les Becquets.

22 Q St-Pierre les Becquets, à St-Eloi, à

23 Trois-Pistoles?

24 R C'est ça.

25 Q Entre St-Eloi et Trois-Pistoles?

26 R Oui.

27 Q Maintenant, voulez-vous dire à la Commis-

28 sion les endroits où votre Ministère fait du dragage d'entretien

29 dans les limites de votre district?

30

1

2 R La plus grande partie du dragage d'en-
3 tretien est exécutée en bas de Québec, sur la Rive Nord du fleuve,
4 c'est-à-dire entre Pointe au Pic, La Malbaie, aller jusqu'à Blanc
5 Sablon.
6 Q Blanc Sablon n'est pas indiqué sur la
7 carte?
8 R Vous allez le voir sur le bas de la carte,
9 ici.
10 Q Ah bon, je vois. Alors, voulez-vous nous
11 indiquer plus précisément les endroits où ce dragage est fait?
12 R Est-ce que vous voulez que je vous les
13 donne par ordre alphabétique?
14 Q Par ordre alphabétique, oui.
15 R Alors, vous avez: Baie Comeau, on
16 fait environ trente mille verges de dragage à tous les cinq ans.
17 Forestville...
18 Q Un instant. Baie Comeau, c'est du draga-
19 ge d'entretien, ça?
20 R Oui.
21 Q Est-ce que vous pouvez nous dire à quel
22 endroit de Baie Comeau ce dragage est fait?
23 R Quand on dit: Baie Comeau, il faut voir
24 dans la localité de Baie Comeau trois emplacements: il y a Baie
25 Comeau proprement dit, Baie des Anglais, et Baie du Moulin.
26 Nos installations du Ministère sont à Baie Comeau.
27 Q A Baie Comeau proprement dit?
28 R A Baie Comeau proprement dit.
29 Q Et vous faites le dragage d'entretien à
30

1
2 tous les cinq ans?
3 R Dans la Baie de Baie-Comeau, le long
4 de nos structures portuaires.
5 Q Les quais du gouvernement, ça?
6 R Les quais du gouvernement, justement.
7 Q Est-ce que vous faites de l'entretien le
8 long des quais privés, à cet endroit-là?
9 R On en fait sur demande, naturellement,
10 on ne paie pas ces dragages.
11 Dans la Baie du Moulin, il ya la Canadian
12 British Aluminum qui est installée là, et on peut faire environ
13 cinq mille verges de dragage tous les cinq ans, à leur demande.
14 Q Est-ce que c'est le long des quais?
15 R Le long des quais, oui.
16 Q Et ce nombre de verges cubes, ça
17 représente combien en pieds dans le fond de l'eau, ça?
18 R Ca veut dire environ, pour la Baie du
19 Moulin, ça doit vouloir dire quelque chose comme trois ou quatre
20 pieds.
21 Q Et à Baie Comeau proprement dit?
22 R A peu près la même chose, mais la
23 surface est beaucoup plus grande.
24 Q Est-ce que cet ensablement ou envase-
25 ment, suivant les informations que vous avez dans vos dossiers,
26 cause des inconvénients aux navires qui font usage des quais?
27 R Je ne crois pas que l'ensablement cause
28 des inconvénients, parce que si la condition des bassins le requiert,
29 il se fait du dragage avant d'avoir les plaintes.
30

1
2 Q Maintenant,quel serait l'endroit suivant?
3 R A Baie Comeau, il faudrait que je men-
4 tionneaussi la Baie des Anglais où on enlève cinq mille verges à
5 tous les cinq ans. A Baie des Anglais, il y a une compagnie qui
6 porte le nom de Cargill Grain Company, une compagnie privée.
7 Q Et ca représente combien de pieds dans
8 le fond de l'eau?
9 R A peu près la même chose: trois pieds.
10 Q La même chose?
11 R Oui. Forestville, on enlève soixante
12 mille verges à tous les cinq ans.
13 Q A quel endroit, à Forestville?
14 R Le long des quais du Gouvernement; il y
15 a deux quais à Forestville: il y a un quai qui appartient à l'Hydro-
16 Québec, qui est construit depuis cinq ousix ans; le long du quai,
17 on n'a jamais fait de dragage. Alors, ça veut dire: le long de nos
18 quais proprement dits.
19 Q Le long de vos quais proprement dits.
20 Et ce nombre de verges cubes, ça représente combien de pieds
21 de hauteur?
22 R Ca représente encore trois ou quatre
23 pieds.
24 Q Et encore là, est-ce que suivant vos
25 dossiers et vos rapports, ça comporte des inconvénients?
26 R A Forestville, ça?
27 Q A Forestville, oui.
28 R Non, on a jamais eu de plaintes pour
29 Forestville.
30 Q Jamais eu de plaintes?

1

2 R Non.

3 Q Et maintenant, quel est l'autre endroit

4 où vousfaites du dragage?

5 R Godbout, sept mille verges tous les cinq

6 ans.

7 Q Ca représente combien de pieds dans le

8 fond de l'eau?

9 R Toujours à peu près la même chose,

10 toujours trois ou quatre pieds.

11 Q Trois ou quatre pieds?

12 R Oui.

13 Q Et à quel endroit?

14 R Le long du quai du Gouvernement.

15 Q Est-ce qu'encore là, vous avez eu des

16 plaintes concernant...

17 R Non, pas que je sache.

18 Q ..... la profondeur de l'eau?

19 R Non.

20 Q Et l'endroit suivant?

21 R Baie Trinité, douze mille verges,

22 cinq ans, pas de plaintes, trois ou quatre pieds de profondeur.

23 Q Et le long du quai aussi?

24 R Le long du quai.

25 Les Escoumains, vingt mille verges,

26 de trois à cinq ans,profondeur: quatre à cinq pieds.

27 Q A quel endroit en particulier, aux

28 Escoumains?

29 R Le long du quai du Gouvernement.

30 Q Est-ce qu'encore là vous avez eu des

1

2 plaintes?

3 R non, aucune plainte.

4 Q Sur la profondeur de l'eau?

5 R Non.

6 Q Quel endroit, le suivant?

7 R Clarke City, quatre mille verges, environ

8 tous les cinq ans, environ trois ou quatre pieds.

9 Ragueneau, cinq mille verges, on peut

10 dire, à peu près tous les deux ans. Ca se remplit très vite, à

11 cet endroit-là.

12 Q A Clarke City, est-ce que c'est encore

13 le long du quai?

14 R Encore le long du quai, oui.

15 Q Et Ragueneau?

16 R Ragueneau, le long du quai aussi.

17 Q Le long du quai aussi.

18 R Rivière au Tonnerre, cinq mille verges,

19 trois à cinq ans, le long du quai également.

20 Excusez, ici, à Rivière au Tonnerre,

21 c'est: quinze mille verges, deux ou trois ans, le long du quai.

22 Ca se remplit très rapidement.

23 Rivière Portneuf, cinq cents verges chaque

24 année.

25 Q Ca ne représente pas grand chose?

26 R Pas grand chose.

27 Rivière Pentecôte, cinquante mille

28 verges, cinq à dix ans. C'est variable.

29 Sept-Iles, au quai qu'on appelle le quai

30

1

2 de la ville, Town Wharf, neuf mille verges, environ trois ou
3 quatre ans.
4 Q Et combien de pieds?
5 R Ca se remplit très vite, c'est une affaire
6 de quatre ou cinq pieds.
7 Q Quatre ou cinq pieds?
8 R Ca se remplit très vite.
9 Sept-Iles, Pointe aux Basques, dix mille
10 verges, à peu près tous les cinq ans.
11 Q Est-ce que c'est encore le long des quais?
12 R Encore le long du quai du Gouvernement,
13 oui. A POinte aux Basques, il y a le quai de Iron Ore, seulement,
14 nous ne faisons pas l'entretien pour cette compagnie-là.
15 A Sept-Iles, le quai Monseigneur Blanche,
16 environ dix mille verges, tous les cinq ans, le long du quai égale-
17 ment.
18 Port Cartier, ou anciennement Shelter
19 Bay, tous les cinq ans, vingt mille verges, le long du quai.
20 Q Est-ce que ce n'est pas un port privé,
21 ça, Port Cartier?
22 R A Port Cartier, il y a un port privé;
23 il y a également les installations du Ministère.
24 Q Alors, vous référez aux installations du
25 Ministère?
26 R Toujours aux installations du Ministère;
27 nous ne faisons pas l'entretien pour la compagnie, là-bas.
28 A Tadoussac, Anse Tadoussac, environ
29 cinq mille verges tous les cinq ans, le long du quai du Gouverne-
30 ment.

1
2 A Tadoussac, Anse à l'Eau, environ
3 mille verges tous les cinq ans, le long du quai du Gouvernement,
4 également.
5 Les autres endroits, c'est des données
6 mineures de l'ordre de cinq cents verges qui se remplissent à
7 deux ou trois ans.
8 Q Et dans tous ces endroits-là, est-ce que
9 vous avez eu des plaintes de la part des armateurs ou des pilotes,
10 sur la profondeur de l'eau.
11 R Il arrive certaines fois qu'un pilote de
12 navire va nous mentionner que le fond semble un peu haut. Tout
13 de suite, on prend action, on prend un sondage, et s'il est néces-
14 saire de faire le dragage, nous prenons action immédiatement.
15 Q Est-ce que c'est arrivé que vous ayez
16 été obligé de faire du dragage à la suite de plaintes de pilotes,
17 sans que ça fasse partie de votre cycle que vous avez mentionné?
18 R Pas immédiatement, je ne crois pas;
19 c'est peut-être arrivé qu'on a prévu un dragage un peu plus tôt
20 que normalement on l'aurait fait, c'est-à-dire qu'on a remis l'ou-
21 vrage à l'année suivante.
22 Q Maintenant, est-ce que vous faites des
23 sondages dans ces divers endroits-là?
24 R Nous faisons des sondages, mais pas
25 de façon régulière.
26 Q Quand les faites-vous?
27 R Ordinairement, on profite de certains
28 travaux qu'on fait dans ces ports-là pour en même temps faire
29 les travaux de sondage.
30 Q Qu'est-ce qui vous dit qu'il y a de

1
2 l'ensablement, si vous ne faites pas de sondage?
3 R On ne fait pas de sondage de façon régu-
4 lière, mais on en fait par ci par là, vous savez; on n'a pas un
5 programme de sondages d'établi, disons, toutes les années, on
6 prend telle place et telle place.
7 Q Alors, vous les faites comment, vos
8 sondages? A l'occasion de travaux?
9 R A l'occasion de travaux; on a toujours
10 un ingénieur ou quelqu'un qui est en devoir dans ces endroits-là;
11 alors, lors de son passage, il fait les sondages de vérification,
12 et si nécessaire, on fait un ouvrage plus étendu.
13 Q Maintenant, à la suite de ces sondages-là,
14 est-ce que vous établissez des cartes démontrant les profondeurs
15 de l'eau?
16 R Pas nécessairement des cartes; on
17 établit des cartes à la suite de notre dragage.
18 Q Et ces cartes-là, est-ce que vous en
19 communiquez le contenu à qui que ce soit?
20 R Ordinairement, nous préparons cinq
21 copies de plan, qu'on appelle: "Aids to navigation," dont une copie
22 qui reste au bureau-chef du Ministère, deux copies vont au
23 Ministère des Transports, et deux copies vont au Ministère des
24 Mines et des Relevés Techniques.
25 Q Est-ce que vous avez déjà reçu des
26 demandes de la part des armateurs ou des pilotes pour copie de
27 ces plans-là?
28 R Je ne crois pas, là.
29 Q Maintenant, dans le Port de Québec,
30

est-ce que vous faites du dragage?

R — On fait un peu de dragage à l'entrée des cales sèches de Lauzon; c'est à peu près le seul endroit.

Q — Quelle quantité faites-vous à cet endroit-là?

R — Cette année, on a enlevé à peu près trois mille verges.

Q — Et ça représentait combien en profondeur?

R — Ca devait représenter certainement un quatre ou cinq pieds.

Q — Est-ce qu'il y a un cycle d'établi pour le dragage?

R — Il n'y a pas de cycle d'établi, mais par contre, chaque année, un de nos ingénieurs prend des sondages à l'entrée des deux cales sèches, et s'il y a lieu de faire du dragage, on le fait immédiatement au lieu de le remettre à plus tard.

Q — Et les résultats de ces sondages, est-ce que vous les communiquez aux propriétaires de cale sèche?

R — Si on ne fait pas de dragage, on ne les communique pas.

Q — Ni aux pilotes?

R — Nous sommes les propriétaires de cales sèches.

Q — Vous n'êtes pas propriétaires de toutes les cales sèches?

R — Absolument.

Q — De toutes les cales sèches?

1
2 R Des cales sèches de Lauzon.
3
LE PRESIDENT:
4
Un témoin a dit le contraire ce matin.
5
Je ne l'ai pas corrigé, mais j'étais sûr
6
que les cales sèches appartenaient au
7
Département.
8
9 Me MAURICE JACQUES,
10 pour la Commission:
11 Q Est-ce que vous communiquez ces son-
12 dages aux pilotes?
13 R Non.
14 Q Est-ce que vous avez reçu des demandes
15 de communiquer les sondages aux pilotes?
16 R Je ne me souviens pas, je ne crois pas.
17 Q Maintenant, dans le chenail, est-ce que
18 vous avez quelque chose à faire dans le chenail?
19 R Absolument rien à voir avec le chenail
20 maritime.
21 Q Dans le Saguenay?
22 R Dans le Saguenay, à nos installations
23 portuaires; mais on ne s'occupe pas du chenail maritime.
24 Q Est-ce que vous faites du dragage à
25 Chicoutimi?
26 R Chicoutimi est un port international;
27 on n'a rien à voir là.
28 Q Port Alfred?
29 R Port Alfred est un quai privé; je crois
30

que c'est arrivé une fois qu'on a fait du dragage, à la demande de la Compagnie; je ne suis pas sûr ; je n'ai pas de records là-dessus.

TRANSQUESTIONNE par Me M. LALONDE, c.r.
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent,

Q Vous avez dit que vous faites le dragage à l'entrée de la cale sèche à Lauzon; est-ce que vous avez eu une plainte récemment - excusez, est-ce qu'on vous a fait, récemment , une demande de faire un sondage à la cale sèche de Lauzon?

R Je ne me souviens pas d'avoir vu une demande.

Q Est-ce que vous n'avez pas eu une plainte à l'effet qu'un navire, en sortant de la cale sèche à Lauzon, tout récemment, ait touché le fond?

R Actuellement, au bureau, je n'ai pas eu de demande, non; je n'ai pas entendu de mention; j'ai entendu mentionner ça ici à la Cour.

Q Vous n'avez pas eu aucune demande, aucune information?

R J'ai entendu dire que la chose était arrivée. Je suis ici depuis lundi, je ne sais pas si au bureau une plainte est entrée depuis ce temps-là.

Q Dans un tel cas, à supposer que la plainte ait été logée, vous feriez un sondage immédiatement?

R Ah, nécessairement, oui.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

1
2
3 Je soussigné, sténographe officiel,
4 étant dûment assermenté comme tel,
5 certifie que la déposition ci-dessus
6 est la transcription exacte et fidèle
7 de mes notes sténographiques.
8
9 G. OSCAR BOISJOLY,
Sténographe officiel.
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

1 C A N A D A

2

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

3

4

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

5

6 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

7

8

9

10

11

Le vingt-troisième jour de juillet,

12

l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme

13

témoin:

14

15

ALBERT HAMEL -

16

17

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,

18

pour la Commission:

19

Q Voulez-vous nous donner vos nom

20

et prénom et votre âge, s'il vous plaît?

21

R Albert Hamel, 67 ans.

22

Q Et je crois que vous avez été surin-

23

tendant local pour la circonscription de pilotage de

24

Québec pendant plusieurs années?

25

R de "36 à "61.

26

Q De mil neuf cent trente-six (1936)

27

à mil neuf cent soixante et un (1961)?

28

R Oui monsieur.

29

Q Maintenant, voulez-vous nous raconter

30

1
2 ou plutôt, nous faire un historique de l'administra-
3 tion du pilotage depuis que vous êtes entré? Qu'est-
4 ce qui se passait quand vous êtes entré dans le
5 pilotage? Comment est-ce que c'était administré?
6 R Nous avions, dans le temps, un surin-
7 tendant à Montréal, dont nous prenions l'autorité.
8 Toute question que nous pouvions régler ici à Québec,
9 localement, nous le faisions; les choses importantes
10 où il fallait une décision, nous les référions au
11 surintendant à Montréal.
12 Q Et qu'est-ce que vous aviez comme
13 bureau, ici à Québec, dans ce temps-là?
14 R Nous avions..... quand j'ai pris
15 charge, en "36, nous avions un bureau, en français,
16 de "despatch".
17 Q De "despatching"; j'ai consulté
18 le Larousse 20ième Siècle, et le mot "despatching"
19 y apparaît.
20 R Nous avions les deux districts:
21 District de Québec et le district de Montréal, dans
22 le même bureau.
23
24 Alors, il y avait quelqu'un qui
25 était en charge pour le district de Montréal, et un
26 autre pour le district de Québec.
27
28 Ensuite, ç'a été fusionné; il y
29 avait un garçon qui était en charge des pilotes du
30 district de Québec et de Montréal, pour les "despat-
cher", soit pour les Escoumains, la Pointe au Père

1

2 dans le temps, maintenant les Escoumains; ensuite,
3 Montréal et Québec, Trois-Rivières.

4 Alors, moi, j'étais en charge, je
5 voyais à l'administration, à la discipline, à l'entre-
6 tien de la bâtisse, et pour Pointe au Père, les Escou-
7 mains, le bateau pilote.

8 Q Maintenant, lorsque vous êtes entré
9 dans le service, est-ce que vous vous souvenez du
10 personnel que vous aviez à votre disposition?

11 R Oui.

12 Q Pouvez-vous nous décrire ce personnel?
13 Le nombre et les fonctions?

14 R Quand je suis entré au pilotage,
15 il y avait deux bureaux, un bureau pour Québec et un
16 bureau pour Montréal, deux districts séparément;
17 il y avait monsieur Bédard qui s'occupait des pilotes
18 de Québec, et monsieur Boulet qui s'occupait des pilotes
19 de Montréal.

20 Q Est-ce que c'étaient les "despatcher",
21 ces gens-là?

22 R Oui, c'était un genre de "despatcher",
23 moi, j'étais petit commis dans ce temps-là, et on
24 avait un surintendant à Québec, dans ce temps-là,
25 un monsieur Lachance.

26

27 Ensuite, ç'a été le capitaine
28 Lindsay; ensuite, ç'a été transféré à Montréal,
29 pour la surintendance.

30 Q Vous êtes devenu en charge?

1
2 R A la mort du patron, on m'a nommé
3 assistant-surintendant à Québec, pour le district de
4 Québec.
5 Q En quelle année, ça?
6 R En "36.
7 Q Vous avez été commis depuis quand?
8 R Mil neuf cent seize (1916).
9 Q Mil neuf cent seize (1916) à mil
10 neuf cent trente-six (1936)?
11 R Oui.
12 Q Alors, vous êtes dans l'administration
13 du pilotage depuis mil neuf cent seize (1916)?
14 R 45 ans.
15 Q Le "despatching", dans ce temps-là,
16 comment se faisait-il?
17 R .....
18 Q Comme aujourd'hui?
19 R A peu près. Si Pointe au Père
20 avait besoin de pilotes, il nous faisait la demande,
21 nous en envoyions par le train, dans ce temps-là,
22 ou l'autobus, et ça marchait à peu près la même chose,
23 je crois.
24 Q Et au point de vue administratif,
25 est-ce que vous aviez..... vous dites que vous aviez
26 des "despatchers" sous vous, quand vous étiez surin-
27 tendant?
28 R Quand j'étais surintendant, oui.
29 Q Vous en aviez combien, en tout?
30 R Là, récemment, nous en avions un

1

2 pour les deux districts.

3 Q Oui.

4 R Qui s'occupait du district de Québec

5 et de Montréal.

6 Q Est-ce qu'il était en fonction 24

7 heures parjour?

8 R Ah non, ah non, il passait la journée,

9 et il donnait ses instructions le soir, on appelait

10 les pilotes en conséquence pour la nuit.

11 Q Il avait des commis sous lui?

12 R Il avait des commis, on avait deux

13 commis, la nuit, un qui s'occupait du pilotage,

14 l'autre s'occupait du service des signaux; ils

15 s'entr'aident, n'est-ce pas.

16 Q Ca, c'est aujourd'hui?

17 R C'est aujourd'hui.

18 Q Si vous voulez, on va se reporter

19 en mil neuf cent trente-six (1936); qu'est-ce que

20 vous aviez en mil neuf cent trente-six (1936)?

21 R En mil neuf cent trente-six (1936),

22 dans ce temps-là, il y avait chacun un "despatcher"

23 pour Québec et Montréal; alors, le soir, il s'en

24 allait; moi, j'ai été "despatcher" déjà - le soir,

25 il s'en allait, il venait quelqu'un pour nous rempla-

26 çer, pour faire la nuit jusqu'au lendemain matin,

27 et, dans les premiers temps, quand je suis entré au

28 pilotage, je travaillais sept jours par semaine,

29 lundi et samedi et dimanche matin j'allais à la messe,

30 je me rendais vers neuf heures, j'allais remplaçer le

vieux monsieur qui allait chez lui dîner, et je repartais vers une heure, et lui restait jusqu'au lundi matin.

Q Dans ce temps-là, le pilotage était administré par le ministère des Transports, aussi?

R Bien, c'était le département de la Marine.

Q Le département de la Marine dans ce temps-là?

R Dans ce temps-là, oui.

Q Et est-ce que vous aviez des comptables qui travaillaient à votre bureau, en mil neuf cent trente-six (1936)?

R En mil neuf cent trente-six (1936), ah oui, nous avions des comptables; nous avons eu monsieur Bédard, ensuite, il y en a d'autres qui ont été nommés après que monsieur Bédard est parti.

Q Vous en aviez combien, dans ce temps-là?

R Ah, j'en avais un.

Q Et quand vous avez quitté le service, vous en aviez combien?

R Un.

Q Un aussi?

R Oui.

Q Un comptable tout le temps?

R Oui, parce que le district de Québec, nous nous occupions seulement de la collection pour le district de Québec, ici à Québec; à Montréal,

ils faisaient leur compte et ils faisaient leur collection.

Q Maintenant, vous avez parlé de discipline. Voulez-vous nous raconter vos expériences au point de vue discipline, depuis que vous êtes surintendant?

R Quant aux pilotes, je me suis très bien entendu avec tous les comités, parce que le comité représente les pilotes, ils font des suggestions ou des plaintes, où je pouvais en faire aussi.

On s'est très bien entendu. Il y a des casoù il fallait que j'impose des sanctions pour la discipline.

Q Dans les premières années de votre terme d'office, est-ce que vous avez eu des rapports sur des pilotes qui étaient en état de boisson en allant à bord du navire, ou à bord du navire?

R Vous voulez dire, quand j'étais surintendant?

Q Oui.

R Oui.

Q Disons, au début de votre terme d'office?

R Pas au début absolument; durant mon terme d'office, il y en a eu quelques uns.

Q Et vous dites "quelques uns," il y en a eu combien, à peu près? Est-ce que c'était quelque chose qui était fréquent, ça?

1
2 R Non, ce n'est pas fréquent.
3 Q Ce n'est pas fréquent, ça?
4 R Non.
5 Q Est-ce que vous aviez été obligé
6 de prendre des mesures disciplinaires contre ces
7 pilotes-là?
8 R Oui, ah oui.
9 Q Vous souvenez-vous quelles mesures
10 vous preniez dans ce temps-là?
11 R La première chose, j'avais le
12 droit d'imposer une amende de quarante dollars
13 ($40.00). Alors, des fois, je faisais demander
14 un pilote; il me connaissait, il disait: "C'est
15 quarante dollars ($40.00)?" Je disais: "Oui."
16 Je rapportais son affaire, et puis, on était bons
17 amis après.
18 Q Est-ce que ça arrivait souvent que
19 le pilote se déclare même coupable avant d'avoir
20 entendu lecture de l'acte d'accusation?
21 R Il y en a un, je peux dire, il était
22 sincère.
23 Q Est-ce que ces cas d'ébriété...
24 R C'est exceptionnel.
25 Q Ces cas-là, d'ébriété?
26 R C'est exceptionnel parmi la classe
27 des pilotes.
28 Q Qu'est-ce qui est exceptionnel,
29 monsieur Hamel?
30 R Ce que vous m'avez demandé, si j'avais

1

2 des rapports que les pilotes allaient à bord des
3 bateaux en boisson? C'est ça, n'est-ce pas?
4 Q C'est ça qui était exceptionnel?
5 R Oui.
6 Q Et non pas celui qui vient se
7 déclarer coupable immédiatement?
8 R Oui.
9 Q Est-ce que vous avez eu d'autres
10 problèmes de discipline?
11 R D'autres problèmes.....
12 Q De retard à embarquer à bord du
13 navire?
14 R De retard à embarquer à bord du
15 navire, oui, des fois; ce n'est pas grave.
16 Q Est-ce qu'au sujet des retards
17 et de l'ébriété, vous avez reçu des plaintes des
18 armateurs?
19 R Ah oui, il y en a qui ont écrit
20 des lettres, même des fois un capitaine m'a écrit
21 une lettre, même, je suis allé - il est défunt,
22 ce pilote-là...
23 Q Sans mentionner le nom?
24 R Non, non. J'avais parlé à
25 Ottawa, et Ottawa m'avait dit d'aller - non, à
26 Montréal, mon surintendant m'avait dit d'aller
27 rencontrer le navire, qu'il y avait eu quelque chose
28 qui s'était passé à bord, de Pointe au Père à Québec.
29
Alors, quand le navire est arrivé
30

ici, je suis allé avec la chaloupe, j'ai été voir le capitaine et j'ai demandé sa version; je me suis entendu avec le pilote, le pilote est parti chez lui, et j'ai fait mon rapport au ministère, et il y a eu une suspension.

Q Est-ce que c'est arrivé souvent que vous ayiez été appelé à vous rendre à bord du navire?

R Non, c'est la seule fois.

Q Est-ce que vous suiviez uneprocédure quelconque lorsque vous faisiez des enquêtes sur des cas d'ébriété?

R Je faisais venir le pilote, je le questionnais.

Quand il ne m'avouait pas absolument, je n'étais pas capable de faire grand chose, mais quand j'avais des preuves: quarante dollars ($40.00) d'amende. Mais il pouvait demander une enquête officielle, et on aurait été obligé de lui rembourser son quarante dollars ($40.00) d'amende.

Q Maintenant, qui vous donnait l'information que le pilote était en état d'ébriété?

R Quand..... le soir, je n'étais pas là, ou la nuit, j'avais un rapport des employés.

Q Des employés du bureau?

R Et il s'est agi, une fois, c'est un pilote mort, alors, j'étais dans le corridor, je sors du bureau, le pilote descend l'escalier et

1
2 la bouteille tombe. Ca fait que le garçon, j'ai dit:
3 "Non, non, non, non, pas dehors, appelez-en un autre
4 tout de suite, immédiatement prendre charge - qua-
5 rante dollars ($40.00) d'amende.
6 Q Ca, c'était un cas?
7 R C'était un cas, ça.
8 Q Maintenant, est-ce qu'il est arrivé
9 que d'autres pilotes vous aient rapporté qu'un pilote
10 soit en état d'ébriété?
11 R Ah bien non; ça, c'estrare.
12 Q Vous dites que c'est rare; donc,
13 c'est arrivé?
14 R Bien, peut-être, avec ma diplomatie,
15 j'ai peut-être faufilé, et j'ai eu une chance d'avoir
16 quelques informations. Officiellement, non.
17 Q Officiellement - officieusement?
18 R Ah, peut-être.
19 Q C'est arrivé?
20 R .....
21 Q Est-ce que ces rapports, par un
22 pilote, rapports officieux sur la conduite d'un
23 autre pilote, étaient fréquents?
24 R Non, les premiers temps, quand je
25 suis entré au pilotage - pas au pilotage, c'est-à-
26 dire, surintendant, j'étais nerveux, alors je prenais
27 des informations que je n'aurais pas dû prendre.
28
29 Je me suis resaisi; je prenais
30 des informations par écrit seulement. S'il n'y avait

1
2 pas d'écrit, "just too bad".
3 Q Sans avoir d'écrit et sans avoir
4 demandé des rapports écrits, il arrivait que des
5 pilotes se plaignent de la conduite d'autres pilotes,
6 officieusement, même si ce n'était pas officiel,
7 même si vous n'avez pas agi subséquemment contre celui
8 contre qui on se plaignait?
9 R Non. J'ai eu, peut-être, personnelle-
10 ment, qui ne concernait pas le pilotage, que ce
11 n'était pas nécessaire d'agir, j'ai eu des fois des
12 petites informations.
13 Q De la part d'autres pilotes?
14 R .....
15 Q Ce pouvoir de mettre à l'amende
16 que vous aviez sous les anciens règlements n'existe
17 plus sous les nouveaux règlements. Est-ce que vous
18 étiez en fonction lorsque les nouveaux règlements
19 sont entrés en vigueur?
20 R Oui, mais je crois qu'on n'a plus
21 le droit d'imposer une amende. A quelle date,
22 celui-là?
23 Q Voici, je vous montre l'exhibit
24 429.
25 R Ca fait plus que deux ans que je
26 les ai regardés.
27 Q Suivant votre expérience, qui est
28 assez impressionnante, est-ce que ce pouvoir de mettre
29 un pilote à l'amende était utile, par le surintendant,
30 pour maintenir la discipline?

1

2 R Oui, parce que ça, voyez-vous,
3 la monnaie, c'est toujours important.
4 Q Pouvez-vous vous souvenir à peu
5 près combien de fois par année vous étiez obligé
6 de vous servir de cette amende?
7 R Pas très souvent, pas très souvent.
8 J'avais des clients réguliers, quelques uns.
9 Q Les offenses de ces clients réguliers,
10 est-ce que c'était des cas d'ébriété aussi?
11 R Bien oui, d'ébriété, oui; il y
12 en avait quelques uns en ébriété, mais des fois, ce
13 n'était pas grave.
14 Q Et puis, les autres, qu'est-ce que
15 c'était?
16 R Les autres..... vous voulez dire,
17 ceux qui avaient pris quelque chose?
18 Q Non, pas nécessairement. Je vous
19 ai demandé si les cas où vous étiez obligé de mettre
20 un pilote à l'amende étaient nombreux. Vous avez
21 dit que vous aviez des clients?
22 R Oui.
23 Q Parmi ces clients-là, est-ce que
24 c'étaient tous des cas d'ébriété?
25 R Des fois, d'ébriété, mais pas avancée.
26 Q Pas avancée?
27 R Non.
28 Q Mais c'était toujours la même raison
29 qui les amenait devant vous?
30 R Oui, oui.

1

2 Q Est-ce que vous vous êtes jamais
3 servi de ce pouvoir de mettre à l'amende pour d'autres
4 offenses que les cas d'ébriété?
5 R Oui, quelques cas.
6 Q Pouvez-vous nous raconter ces
7 quelques cas?
8 R Impolitesse envers un commis;
9 je me rappelle de ça.
10 Q C'est arrivé combien de fois, ça?
11 R A peu près une fois.
12 Q Est-ce que vous vous souvenez
13 d'autres cas?
14 R Je ne me rappelle pas, là.
15 Q Est-ce que vous avez déjà mis
16 les pilotes à l'amende pour retard à se rapporter?
17 R J'ai mis..... je me rappelle, un
18 pilote, à l'amende, pour s'être absenté sans raison,
19 pour ne pas être venu pour le devoir, sans raison.
20 Q Est-ce que vous avez eu d'autres
21 cas que celui que vous mentionnez?
22 R Non, c'est assez rare, celui-là.
23 Q C'est assez rare?
24 R Oui.
25 Q Vous aviez combien de pilotes,
26 au début, en mil neuf cent trente-six (1936)?
27 R 70, je crois; je ne me rappelle
28 pas exactement.
29 Q Tant que ça en mil neuf cent trente-
30 six (1936)?

1

2 R Il faudrait voir le....

3 Q Je comprends que vous n'avez pas eu
4 accès à vos livres depuis deux ans, qu'il vous est
5 difficile de donner des chiffres exacts?

6 R .....

7 Q Voulez-vous dire à la Commission
8 comment fonctionnait l'apprentissage, en mil neuf cent
9 trente-six (1936), lorsque vous êtes devenu surin-
10 tendant?

11 R Nous avions..... nous tenions,
12 ici à Québec, la liste des aspirants pour les dis-
13 tricts de Québec et de Montréal, à Québec; alors,
14 un jeune homme qui avait seize ans pouvait faire
15 sa demande pour inscrire son nom soit dans le district
16 de Québec ou de Montréal, ou dans les deux districts,
17 s'il voulait, qui avait seize ans, qui avait bonne
18 santé, qui avait un examen de la vue, que sa vue
19 était parfaite, et les certificats de bonne conduite,
20 on mettait son nom sur la liste.

21 Q Oui.

22 R Et quand on avait besoin des appren-
23 tis, on suivait la séniorité, le premier qui avait
24 fait sa demande, on le demandait comme apprenti.

25 Q Maintenant, est-ce qu'il y avait
26 une limite d'âge quelconque pour appeler les gens
27 comme apprenti?

28 R 30 ans.

29 Q 30 ans?

30 R Oui.

Q Dans les deux districts?

R Oui, 30 ans, pour le district de Montréal, je ne suis pas certain, mais c'était 30 ans, si je me rappelle bien.

Q Est-ce qu'il n'y a pas eu des changements dans ces limites d'âge?

R Oui, je crois que la loi du pilotage a été changée.

Q Est-ce qu'il n'y a pas eu des changements qui ont été faits et subséquemment annulés?

R Oui, je crois.

Q Ca s'estpassé, ça...

R Oui, si je me rappelle bien, là ..... attendez un peu..... je n'ai pas vu le By-Law....

Q Quel a été l'effet pratique de ces changements dans la limite d'âge, qui ont été subséquemment annulés? Pouvez-vous vous souvenir de ça?

R Non.

Q Durant la dernière guerre, est-ce qu'il a existé des clauses de préférence en faveur des vétérans, pour devenir apprenti?

R Pas que je sache.

Q Est-ce que la limite d'âge pour ces gens-là n'avait paséte mise de côté?

R Je ne sais pas si..... je ne sais pas s'il y avait eu un apprentissage ..... je ne me rappelle pas.

Q Les dortoirs qui existaient à Québec,

1
2 autrefois, est-ce que ç'a été créé de votre temps,
3 ça?
4 R Quand je suis entré en mil neuf
5 cent seize (1916), on avait des dortoirs pour les
6 deux districts, à Québec.
7 Q Et ç'a dûré jusqu'à quelle année,
8 ça?
9 R Je suis parti en mil neuf cent
10 soixante et un (1961), ça existait encore, et on m'a
11 dit que ç'a disparu, les dortoirs, les serviettes,
12 tout ça, c'était fini.
13 Q Mais durant que vous étiez surin-
14 tendant, est-ce qu'il a jamais été question de faire
15 disparaître ces dortoirs?
16 R J'en avais entendu parler, mais
17 ce n'est jamais venu..... ça n'a jamais été décidé;
18 il n'y a rien eu de décidé.
19 Q Est-ce que les pilotes se sont
20 plaints des dortoirs, pendant votre temps?
21 R A cause de malpropreté, ou quoi?
22 Q Malpropreté, encombrement?
23 R Quelques fois, ils se plaignaient
24 des fois, quelques uns, des fois, que l'odeur était
25 plus ou moins nauséabonde; à part ça, ils ne se sont
26 pas plaints.
27 Q Il y avait combien de lits?
28 R Ah, il y en avait plusieurs; dans
29 le district de Montréal, il y avait deux dortoirs,
30 et dans le district de Québec, deux dortoirs; il

devait y en avoir, en haut, huit lits, je pense bien, et en bas, une dizaine de lits.

Q Pour chacun des districts, dix-huit lits pour chacun des district?

R Oui, et deux salles d'attente.

Q Est-ce que ces lits étaient régulièrement utilisés?

R Presque régulièrement; les pilotes de Québec qui demeurent ici dans la ville, il y en a qui partaient durant la nuit, vers deux ou trois heures; on les appelait le soir, on disait: Vous aurez un bateau vers deux heures dans la nuit. Alors, pour ne pas déranger chez lui, il descendait vers onze heures et demie, minuit, il venait se coucher jusqu'à deux heures, et ensuite, le "despatcher" allait le réveiller quand son bateau était passé St-Nicolas.

Q Est-ce que c'était d'usage courant, dans ce temps-là?

R C'était d'usage courant, oui; je suis entré en mil neuf cent seize (1916) avec des lits, et quand je suis parti il y avait encore des lits.

Q Vous avez parlé des pilotes de Québec qui se rendaient au dortoir s'ils étaient appelés durant la nuit pour ne pas déranger leur famille?

R Oui.

Q Maintenant, les autres pilotes, ceux

qui n'étaient pas de Québec, est-ce qu'ils se servaient de ce dortoir-là aussi?

R Oui, il y en a qui arrivaient le soir et ils couchaient là; et les pilotes qui arrivaient durant la nuit, pour ne pas retourner chez eux se coucher dans la nuit, jusqu'à sept ou huit heures, ils couchaient là, et ils téléphonaient chez eux, et ils venaient les chercher.

Q Les pilotes qui arrivaient de Montréal?

R La même chose.

Q Est-ce qu'il y en avait qui attendaient un navire de retour en demeurant à la station de pilotage, en couchant là?

R Oui, il y en a qui couchaient là, mais c'est rare; ceux qui étaient pour deux jours allaient à l'hôtel, assez souvent.

Q Est-ce qu'il a toujours existé un comité des pilotes?

R Ah oui.

Q Toujours?

R Toujours et j'ai toujours eu connaissance du comité des pilotes.

Q Depuis que vous êtes surintendant?

R Ah oui.

Q Pouvez-vous nous dire le rôle que ce comité-là jouait, quand vous êtes devenu surintendant?

R A tous les ans, ils ont une assemblée; alors, les membres du comité sont élus par

1
2 l'assemblée, et ils représentent les pilotes, soit
3 pour faire des demandes, faire des plaintes.
4 Alors, ils viennent voir le surintendant, parce que
5 si tous les pilotes venaient chacun leur tour, ça
6 n'aurait pas de sens.
7 Alors, le comité des pilotes repré-
8 sente toute l'Association ou la Corporation, et puis,
9 ils venaient au bureau, on s'assoyait et on discutait,
10 et s'il y avait des questions à soumettre que je ne
11 pouvais pas approuver, je demandais à Ottawa.
12 Q Est-ce qu'il arrivait que le comité
13 des pilotes vous passe par-dessus la tête et aille
14 directement à Ottawa avec ses problèmes?
15 R Pas de mon temps.
16 Q Pas de votre temps?
17 R Non.
18 Q Est-ce qu'il arrivait que des
19 pilotes, individuellement, vous apportent leurs
20 problèmes?
21 R Ah oui.
22 Q Sans passer par le Comité?
23 R Quelques uns..... quelques uns,
24 mais ça, je ne prenais pas de décision ni de règlement
25 à faire sans voir le Comité des Pilotes.
26 Q Sans que le Comité des Pilotes
27 n'ait été mis au courant?
28 R Bien oui.
29 Q Etiez-vous surintendant lors de
30

1
2 menaces de grève, récemment, je pense qu'il y a
3 deux ans, c'est en mil neuf cent soixante (1960),
4 je crois?
5 R Pour le district de Québec, ça?
6 Q Oui. Pas de grève, mais je parle
7 de menaces de grève?
8 R Ils ne m'ont pas menacé, moi, non.
9 Q Je ne dis pas qu'on vous a menacé
10 vous?
11 R Menacé, disant: "On va se mettre
12 en grève," il n'a jamais été question de grève.
13 Q Disons: d'assemblée?
14 R D'assemblée, pas de grève.
15 Q Il y en a eu, dans votre temps, de ça?
16 R Dans le district de Montréal,
17 il y en a eu, une assemblée, à Trois-Rivières.
18 Q Et le district de Québec?
19 R Le district de Québec, bien, j'étais
20 parti.
21 Q Vous étiez parti, à ce moment-là?
22 R Il y a eu une assemblée, mais je
23 n'étais plus au pilotage.
24 Q Durant votre terme d'office comme
25 surintendant, est-ce qu'il a été question parfois de
26 convoquer une assemblée générale des pilotes pendant
27 la saison de navigation?
28 R Ah, vous voulez dire qu'on m'a
29 avisé qu'on va faire une assemblée?
30 Q Pas nécessairement qu'on vous a

1

2 avisé, mais que vous saviez, directement ou indirec-
3 tement qu'une assemblée des pilotes était pour être
4 convoquée durant la saison - l'assemblée générale.
5 R C'est-à-dire, Montréal, il y a eu
6 l'assemblée, j'étais au courant, il y avait quelqu'un
7 qui m'avait passé un petit numéro, et je savais
8 qu'il y aurait une assemblée.
9 Q Vous saviez qu'il y aurait une
10 assemblée?
11 R Oui.
12 Q Maintenant, dans le district de
13 Québec, est-ce qu'avant ces dernières années,
14 il était question parfois de convoquer des assemblées
15 générales durant la saison de navigation?
16 R Pas que je sache, hormis que ma
17 mémoire ferait défaut, mais je ne crois pas.
18 Q Vous ne vous souvenez pas de
19 cas...
20 R Non.
21 Q ... où les pilotes auraient,
22 par exemple, dit: "On va avoir une assemblée
23 générale au mois de juin, au mois d'août?"
24 R Non, je ne me rappelle pas.
25 Q Vous ne vous souvenez pas de ça?
26 R Non.
27 Q Durant votre temps, est-ce que les
28 pilotes se plaignaient de l'administration du pilotage
29 par le ministère des Transports?
30 R Se plaignaient..... ? Les comités

1
2 des pilotes, je sais qu'ils sont allés à Ottawa assez
3 souvent; je n'ai jamais été avec le comité des
4 pilotes.
5 Q Lorsque vous étiez surintendant,
6 est-ce que directement ou indirectement vous avez eu
7 connaissance de plaintes..... eu connaissance de
8 plaintes des pilotes en groupe ou individuellement
9 contre l'administration ou sur l'administration du
10 pilotage par le ministère des Transports?
11 R Directement ou indirectement?
12 Q Oui.
13 R Oui.
14 Q Pouvez-vous nous dire la nature de
15 ces plaintes?
16 R Je ne peux pas vous dire la nature.
17 Q Pourquoi?
18 R Je ne sais pas.
19 Q Vous ne souvenez pas de quoi il
20 était question?
21 R ..... il a été..... des plaintes,
22 des fois, sur certains employés, pour le Citadel,
23 c'est à peu près ça.
24 Q Est-ce qu'il y aurait eu des
25 plaintes à l'effet que vous n'étiez pas muni de
26 pouvoirs suffisants, vous, à Québec, pour adminis-
27 trer le pilotage efficacement?
28 R Vous voulez dire: Certificats de
29 navigation?
30 Q Non, de pouvoir? Est-ce que vous

1
2 aviez l'autorité nécessaire?
3 R Ca se peut que ça ait été dit,
4 mais ce n'est pas venu à mes oreilles.
5 Q Ce n'est pas venu à vos oreilles?
6 R Non.
7 Q Vous avez mentionné le Citadel,
8 tout à l'heure?
9 R Oui.
10 Q Quel genre de plainte était faite
11 à l'encontre du Citadel?
12 R Des fois c'était la propreté,
13 ou que le capitaine ne voulait pas sortir du quai
14 pour mettre les pilotes, ou il attendait qu'il y
15 ait trois ou quatre batiments en descendant pour aller
16 au large, pour débarquer les pilotes; ça, c'est
17 arrivé quelques fois qu'on m'en a parlé, de cette
18 histoire-là.
19 Q Vous avez entendu parler de ça?
20 R Oui.
21 Q Est-ce qu'on vous a fait, à vous
22 directement, des plaintes au sujet du Citadel?
23 R Ah oui..... à moi?
24 Q Oui?
25 R Oui.
26 Q Est-ce que ce sont ces plaintes-
27 là que vous venez de relater?
28 R Oui, c'est ça que je viens de
29 mentionner.
30 Q Durant votre terme d'office, est-ce

1
2 qu'il y a eu des problèmes relatifs à l'accostage
3 de navires descendant le fleuve de Montréal, dans
4 l'estuaire de la rivière St-Charles?
5 R Des bâtiments, vous voulez dire,
6 les bâtiments qui venaient de Montréal, qui deman-
7 daient les pilotes de Québec pour faire l'accostage?
8 Q Oui.
9 R Oui, il est arrivé des demandes
10 des batiments qui descendaient de Montréal, qui
11 nous envoyaient un message demandant un pilote du
12 district de Québec pour l'accoster.
13 Q Est-ce que ce n'était pas la
14 fonction et le devoir du pilote de Montréal d'accoster
15 le navire à Québec?
16 R D'après les règlements que j'ai
17 toujours suivis, je crois qu'un pilote est obligé de
18 rendre son navire à destination.
19 Q Oui.
20 R Et c'est venu comme dans la loi,
21 dans les dernières années que j'étais là, il arrivait
22 souvent qu'on demandait un pilote, et on en envoyait
23 un, et les compagnies payaient.
24 Q Il y avait une surcharge?
25 R Il y avait une surcharge pour prendre
26 le batiment au large et le mettre au quai.
27 Q Et ces demandes de pilote pour
28 faire l'accostage à Québec...
29 R Oui.
30 Q ... savez-vous si elle venait du

1
2 capitaine du navire ou si elle venait du pilote
3 de Montréal qui ne voulait pas faire l'accostage?
4 R Ca, ça venait du batiment même,
5 par le Marconi; on recevait un message "please send
6 pilot to dock".
7 Q Est-ce qu'à la suite de ces demandes,
8 vous avez fait enquête sur ça?
9 R On a fait enquête, on demandait
10 des fois au pilote: Pourquoi faire vous n'avez pas
11 accosté. Il disait qu'il connaissait pas, comme
12 aller à la cale sèche Champlain ou Lorne, les pilotes
13 ne sont jamais allés dans le district de Montréal,
14 alors, ne connaissant pas la place, pour éviter un
15 accident, ils demandaient un pilote de Québec.
16 Q Là, je réfère à l'estuaire de la
17 rivière St-Charles?
18 R L'estuaire de la rivière St-Charles,
19 il y a des pilotes de Montréal qui ont demandé des
20 pilotes pour accoster; pas tous, mais il y en a
21 quelques uns.
22 Q Et lorsque le pilote de Montréal
23 ne voulait pas accoster son navire dans l'estuaire
24 de la rivière St-Charles et qu'un pilote de Québec
25 l'accostait, est-ce qu'il y avait une charge spéciale
26 faite?
27 R Oui, ah oui.
28 Q Par le pilote de Québec?
29 R C'est le district de Québec; on ne
30 pouvait pas déranger le pilote de Québec; il n'avait

pas d'affaire au navire.

Q Maintenant, cette charge-là, est-ce que c'était l'équivalent d'un "mouvage"?

R Oui, un "mouvage".

Q A votre connaissance, est-ce qu'il y aurait des compagnies qui se seraient plaintes de cette charge supplémentaire?

R Oui, il y avait peut-être quelques compagnies qui se seraient plaints, mais elles ont toujours payé quand même; il peut y avoir quelques plaintes.

Q Quelques plaintes?

R Oui.

Q Est-ce que ces plaintes sont allées directement à vous?

R Ah oui, c'est à moi, ils sont venus me voir ou ils m'ont écrit.

Q Et qu'est-ce que vous avez fait avec ces plaintes-là?

R Je les ai soumises à Montréal, à mon surintendant.

Q Vous souvenez-vous ce qui est arrivé après ça?

R Ah, ce qui est arrivé, voyez-vous, quand je suis parti, c'était à peu près comme une coutume: Le pilote de Montréal qui demandait pour accoster, on lui envoyait un pilote.

Q Et récemment, disons, juste avant que vous ne quittiez le service, est-ce que vous

receviez encore des plaintes...

R Non.

Q ... sur ça?

R Non, pas de plainte. Ce n'est pas la majorité, n'est-ce pas; ce n'est pas la majorité qui arrêtait à Québec, qui demandait des pilotes.

Je ne sais pas, maintenant, depuis que je suis parti.....

Q Maintenant, vous avez été là très longtemps, vous les connaissez tous pas mal, ces pilotes-là?

R Oui.

Q Est-ce que ceux qui refusaient d'aller accoster les navires dans l'estuaire, sans mentionner leurs noms, pouvez-vous nous dire si c'était de la vieille génération ou de la jeune génération?

R C'est difficile à vous répondre.

Q Vous les connaissez; est-ce que c'était des vieux pilotes ou des jeunes pilotes?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
On pourrait demander au conseiller juridique dans quelle catégorie il se classe, afin d'aider le témoin à identifier...

1

2 Me MAURICE JACQUES,
3 pour la Commission:
4 Entre les deux.

5 LE PRESIDENT:
6 Probablement que le témoin va être
7 capable de trouver une manière de
8 les classifier lui-même.
9
10 Me MAURICE JACQUES,
11 pour la Commission:
12 Q Votre Seigneurie, si j'en juge
13 par l'ancien système d'apprentissage qui existait
14 dans ce temps-là, c'est-à-dire, avant la guerre -
15 après la guerre, je me classerais parmi les jeunes
16 pilotes.
17 R Non, pas lesjeunes.
18 Q Pas les jeunes?
19 R Non.
20 Q Donc, les vieux?
21 R Non, "middle age".
22 Q Connaissant tous ces pilotes,
23 vous connaissiez leur "back ground"?
24 R Il y en a que j'ai modelé, que
25 j'ai connus aspirants, apprentis et pilotes.
26 Q Vous saviez si c'était des gens
27 qui avaient obtenu leur expérience en haute mer
28 ou au cabotage? Vous connaissiez ça, à peu près,
29 sur chacun des pilotes?
30 R Oui.

1

2 Q Vous avez suivi leur carrière en
3 suivant la liste d'apprentis?
4 R Oui.
5 Q Alors, vous étiez pas mal au courant
6 de leur expérience maritime avant qu'ils ne deviennent
7 pilotes?
8 R Oui.
9 Q Parmi ce groupe qui apparemment
10 ne voulait pas faire des accostages dans l'estuaire
11 de la rivière St-Charles, êtes-vous capable de trouver
12 un dénominateur commun?
13 R ..... il faudrait que je vous
14 donnerais le nombre, n'est-ce pas? C'est ça?
15 Q Oui, si vous voulez nous donner
16 le nombre, donnez-nous lenombre, mais est-ce qu'il
17 y avait un dénominateur, un facteur commun à tous
18 ces pilotes-là qui fasse que ce soit la raison de
19 leur refus?
20 R Je dirais que c'est l'exception,
21 dans les pilotes.
22 Q Qui refusent?
23 R Oui, l'exception.
24 Q On pourrait retraçer chez-vous,
25 n'est-ce pas, le nombre de fois...
26 R Ah oui.
27 Q ... qu'un pilote de Montréal s'est
28 fait relever par un pilote de Québec?
29 R Oui.
30 Q Uniquement pour fins d'accostage?

R Oui.

Q Au meilleur de votre connaissance, durant votre dernière année en fonction, ça représentait combien de fois, ça, à peu près?

R Mettons, une dizaine de fois, dix à quinze fois, dix fois, peut-être.

Q Entre dix et quinze fois?

R Oui.

Q Maintenant, toujours au meilleur de votre connaissance, dans l'estuaire de la rivière St-Charles, durant votre dernière année, il y au total combien de navires pilotés qui ont accosté à cet endroit-là?

R Ah là, je n'ai pas le record.

Q Vous n'avez pas le record, vous ne pouvez pas répondre à ça?

R Vous auriez ça à la Commission des Ports Nationaux.

Q Je crois qu'un pilote, durant votre temps comme surintendant, a été refusé deux fois à bord de son navire, à Pointe au Père? Vous vous souvenez de ça?

R Oui, j'en ai entendu parler.

Q Sans mentionner le nom du navire ni le nom du pilote...

R Oui.

Q ... voulez-vous raconter ce que vous savez sur cet incident-là?

LE PRESIDENT:

1
2 Le même navire qui a refusé deux
3 fois, ou deux navires.
4 Me MAURICE JACQUES,
5 pour la Commission:
6 Sur deux navires différents, Votre
7 Seigneurie.
8
9 Q J'aimerais mieux que le témoin
10 réponde.
11 R Il faudrait savoir le nom du navire
12 pour que je vous dise..... que je me rappelle exacte-
13 ment.
14 Q Vous savez que c'est arrivé, ça?
15 R Ah oui, oui.
16 Q Alors, est-ce que c'est arrivé
17 durant votre dernière année comme surintendant?
18 R Non, pas ma dernière année; je
19 ne me rappelle pas, dans la dernière année, je ne
20 crois pas.
21 Q L'un des navires était un "beaver"?
22 R Un "beaver"?
23 Q Oui.
24 R ..... il faudrait que je sache le
25 nom du pilote, là. Je n'ai pas ça à la mémoire.
26 Q Vous ne vous souvenez pas du tout
27 de cet incident-là?
28 R .....
29 Q Maintenant, est-ce qu'il est arrivé
30 d'autres cas où un pilote a été refusé par un capitaine?

R Oui, ici à Québec, il a été renvoyé; il a été à bord et il a été refusé par le capitaine, et il a été renvoyé au bureau, et on a renvoyé un autre pilote.

Q Et au meilleur de votre connaissance, quelle était la cause de ce renvoi?

R C'est à cause de la boisson.

Q Encore la boisson?

R Oui.

Q Durant toutes vos années comme surintendant, est-ce qu'il y a plusieurs pilotes qui ont perdu leur licence à cause de la boisson?

R .....

Q Ne disons pas: Est-ce qu'il y a plusieurs pilotes - est-ce qu'il y a des pilotes qui ont perdu leur licence à cause de la boisson?

R ..... non, je ne me rappelle pas.

Q Vous ne vous rappelez pas de tels cas?

R Non. Il y en a qui ont été malades, peut-être qu'ils prenaient un coup avant, et ils ont été malades, et on ne les a pas renvoyés pour la boisson, si je me rappelle bien. Ils ont pris leur pension.

Q Pardon?

R Ils ont pris leur pension.

Q Ils ont pris leur pension?

R Oui.

1

2 TRANSQUESTIONNE par Me
3 MARC LALONDE, c.r.,
4 pour la Fédération des Pilotes du St-Laurent:
5 Q La dernière question qui a été posée par
6 mon confrère en rapport avec les cas possibles d'annulation de
7 brevet de pilote, ça ne concernerait pas la circonscription de
8 Québec, ça?
9 R Oui, je parlais dans le sens de Québec.
10 Q Québec seulement?
11 R Oui.
12 Q Est-ce que vous vous rappelleriez,
13 monsieur Hamel, si à la fin de la guerre, il n'y avait pas une
14 disposition à l'effet que les apprentis qui avaient servi durant la
15 guerre pouvaient continuer leur apprentissage après la guerre,
16 même s'ils dépassaient vingt-cinq ans?
17 R Dans le district de Montréal?
18 Q Dans le district de Montréal ou le
19 district de Québec?
20 R Oui, je crois, maintenant que vous
21 attirez mon attention, qu'il y a eu quelque chose à propos de
22 ça, qu'il y avait eu quelqu'un qui avait été retardé par son service
23 durant la guerre, même passé vingt-cinq ans, lui, il pouvait
24 continuer.
25 Q Vous vous rappelez de ça pour le district
26 de Montréal?
27 R Oui.
28 Q Et pour Québec, est-ce que vous vous
29 en rappelez?
30

R Je pense que ç'a été voté pour les deux, je crois; c'était pour les deux.

Q Vous avez une très longue expérience dans le pilotage, monsieur Hamel, et tous les témoignages que j'ai entendus étaient élogieux pour vos années de service; j'imagine que vous avez dû constater une révolution assez considérable, de 1916 à 1961, dans l'aspect du pilotage sur le St-Laurent?

R Beaucoup, le nombre des navires et le nombre des pilotes.

Q Ce sont les principales observations que vous avez faites quant aux activités du pilotage dans la circonscription de Québec, durant ces trente-sept années-là, ou plus que ça, peut-être?

R A tous les ans, ça augmentait.

Q Est-ce que vous êtes en mesure de vous rappeler, approximativement, combien il prenait de temps, en 1916, à un pilote, pour faire le voyage de Pointe au Père à Québec?

R Quelle sorte de navire? Une barge? Un bâtiment de la mer?

Q Prenez le cas, si vous voulez, d'un bâtiment de la mer?

R Seize, dix-huit heures.

Q Seize à dix-huit heures?

R Seize heures.

Q Est-ce qu'il y avait une grosse différence avec une barge?

R Ah si.

Q La barge prenait combien de temps?

R Les barges prenaient beaucoup - dans le temps, elles n'étaient pas compulsoires au pilotage; une barge, vous pouvez mettre vingt-deux à vingt-trois heures.

Q Maintenant, en 1936, quand vous êtes devenu surintendant, combien est-ce que ça prenait de temps, à peu près? Est-ce que c'est encore approximativement la même durée?

R Encore approximativement la même chose, mais excepté que la vitesse des bâtiments a évolué avec les années dernières.

Q Vous rappelez-vous combien il y avait de voyages accomplis par les pilotes durant une saison, en 1916?

R En 1916, ah là.....

Q A peu près, au début de votre carrière?

R Cinquante-cinq, à peu près, je crois.

Q Et en 1936, vous rappelleriez-vous approximativement? Est-ce que ç'avait augmenté beaucoup, par pilote?

R Cà augmenté, ç'a été à soixante-dix, soixante-cinq à soixante-dix, je suppose, soixante-dix, en 1936, à peu près.

Q En 1936. Et en 1961, quand vous avez quitté le pilotage, à combien est-ce que c'était rendu?

R ..... quatre-vingt-cinq, quatre-vingt.

Q Et la durée des voyages avait diminué, j'imagine, à ce moment-là, en 1961?

R En 1961, oui, il y avait des navires,..... comme la vitesse de certains navires a augmenté, alors, ç'a été

1

2 Q Qu'est-ce que ça pouvait représenter
3 pour un océanique ou une barge de lac, en 1961?
4 R Les barges des lacs, il y en a plusieurs
5 qui n'en prennent pas; je sais qu'ellss doivent être améliorées
6 depuis ce temps-là, aussi.
7 Q Mais vous n'êtes pas en mesure de
8 témoigner...?
9 R Non.
10 Q ... vous n'êtes pas assez au courant de
11 la durée?
12 R Non.
13 Q Prenons, depuis 1936, on vous a ques-
14 tionné en rapport avec l'apprentissage; sauriez-vous nous dire
15 combien de temps durait l'apprentissage, dans la circonscription
16 de Québec, entre 1936 et 1950, 1955 par exemple?
17 R L'apprentissage était long.
18 Q Ca pouvait prendre combien d'années?
19 R Ca pouvait prendre huit ans, sept ans.
20 Q C'est assez fréquent que vous aviez des
21 cas comme ça, où l'apprentissage durait jusqu'à sept ou huit ans?
22 R Ca dépendait de la navigation que nous
23 avions sur la rivière; s'il y avait beaucoup de navigation, bien,
24 les comités demandaient des pilotes.
25 Q Et vous avez connu beaucoup de pilotes
26 qui ont fait de l'apprentissage durant sept ou huit ans?
27 R Oui.
28 Q Et durant cette époque-là, est-ce qu'ils
29 étaient rémunérés, les apprentis?
30

R ..... rémunérés par les compagnies en faisant ..... sur le transport, en faisant leur apprentissage sur un navire, en menant un navire au quai.

Q Est-ce que c'était la même pratique que celle qui est suivie actuellement, que les navires donnent une gratuité à l'apprenti?

R Pendant le voyage?

Q Pour avoir accompli son voyage?

R Gratuité.....

Q Une indemnité?

R Oui, une indemnité.

Q Je comprends que c'est: quinze dollars?

R Oui.

Q Est-ce qu'antérieurement, ça pouvait êtreun peu moins?

R C'a été déjà cinq dollars.

Q Et il y avait la même pratique qu'à l'heure actuelle?

R Oui.

Q Vous avez connu la période où la station était à Pointe au Père, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Est-ce que cette station - j'imagine que cette station était fermée durant l'hiver jusqu'à temps qu'elle soit déménagée sur la côte Nord?

R Oui, c'était fermé durant l'hiver.

Q Est-ce que c'était dû simplement au fait qu'il n'y avait pas de navire en suffisant grand nombre qui remon-

taient le fleuve ou si c'était dû aux difficultés de glaces qui s'amassaient dans cette région?

R A l'automne, quand il y avait beaucoup de glaces, le Citadel se plaignait qu'il avait de la misère, alors, il montait ici; et il a été quelques années que c'était les brise-glace qui débarquaient les pilotes des bâtiments qui partaient chargés de Québec, les brise-glace descendaient et ils débarquaient le pilote en bas de l'Ile Blanche ou de l'Ile Rouge.

Q C'est parce qu'il se ramassait de la glace à Pointe au Père?

R Il devait, parce qu'il y avait de la glace, il ne pouvait pas tenir là.

LE PRESIDENT:

Q Vous avez parlé tout à l'heure, monsieur Hamel, qu'il y avait certains pilotes qui ne voulaient pas ancrer le navire dans la Rivière St-Charles, et on a essayé de vous les faire définir sans trop de succès. Ce que je voudrais savoir, c'est si ce sont toujours les mêmes pilotes à qui ça arrive, ça?

R Je ne sais pas, là, depuis 1961; mais il y en avait quelques-uns, c'était les mêmes. Mais j'ai un cas en particulier que je me rappelle, je l'avais fait venir à mon bureau pour lui demander pourquoi faire il n'avait pas rentrer le navire à la cale sèche. Alors, il dit: "Je ne suis jamais allé à la cale sèche". Alors, j'ai accepté sa raison; afin d'éviter un accident...

Q Mais pour la Rivière St-Charles?

R Pour la Rivière St-Charles, c'est assez difficile de vous dire combien il y en a, puis si c'est toujours les mêmes.

Comme il a été question tout à l'heure, on pourrait trouver ça...

Q Ca apparaîtrait dans les records?

R Ca apparaîtrait dans les records, dans un compte spécial de la rivière au quai - de la Rivière St-Charles.

Q Ce serait des cas où il y aurait eu, en plus d'un pilotage de Montréal à Québec, il y aurait eu aussi...

R Une charge.

Q ..... Une charge pour un mouvage?

R Pour un mouvage, comme on dit.

Q Est-ce que ça arriverait avec des pilotes du bas, qui montent leur navire à Québec, qui refuseraient d'entrer dans la Rivière St-Charles, à certaines conditions?

R .....

Q A certaines marées, par exemple?

R Ca peut arriver que la marée, qu'ils veulent mettre à l'ancre, et quand la marée adonne, on envoie un pilote pour le rentrer.

Ca, ce n'est pas le même cas. Je crois que la question qui m'a été faite, c'est un bateau qui arrive de Montréal,et qui veut aller directement. Dans ce cas-là, c'est un navire qui ne veut pas rentrer ou qui attend à la marée pour entrer, il va à l'ancre, et quand la marée adonnera, on enverra un pilote pour le rentrer, un pilote de Québec.

Q Si je comprends bien, dans la Rivière St-Charles, il y a suffisamment de profondeur...

R Oui.

Q ... pour entrer à n'importe quel état de

1
2 la marée?
3 R Oui; c'était la rentrée qui était difficile,
4 là.
5 Q C'a été élargi depuis?
6 R Oui.
7 Q Est-ce que ç'a été élargi? Vous ne le
8 savez pas?
9 R .....
10 Q Je suppose que cette question-là doit
11 être reprise par le procureur et on y reviendra après, si néces-
12 saire.
13
14 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
15 pour la Canadian Merchant Service Guild:
16 Votre Seigneurie, avant d'ajourner, ce
17 matin, lorsque mon confrère, Me Jacques,
18 a fait produire les polices d'assurance
19 pour les messieurs Jeffrey, il y avait
20 les certificats, et il manquait les certi-
21 ficats de renouvellement de ces polices-
22 là.
23 Maintenant, je présume que mon confrère
24 va les mettre au dossier pour compléter
25 la preuve, parce qu'il a maintenant les
26 certificats qui prouvent que ces polices
27 sont en vigueur jusqu'en avril 1963.
28 Me MAURICE JACQUES,
29 pour la Commission:
30

1
2 Voici, Votre Seigneurie, je n'ai pas l'in-
3 tention de déposer ces pièces-là au dos-
4 sier.
5 LE PRESIDENT :
6 C'est ce que j'ai compris. Ce que j'ai-
7 merais, ce serait que vous décriviez
8 les polices, qu'est-ce que ça couvre.
9 C'est inutile qu'on ait en entier ces
10 polices-là; on peut les retrouver, si
11 on veut les consulter, parce que ce sont
12 des polices standard; mais je voudrais
13 savoir, ça couvre quoi? Responsabilité
14 personnelle? responsabilité patronale?
15 responsabilité publique?
16
17 Me MAURICE JACQUES,
18 pour la Commission:
19 Oui, Votre Seigneurie, ça sera fait
20 demain, aussitôt que j'aurai pu étudier
21 les polices.
22
23 ADVENANT 5:00 HEURES P.M.,
LA COUR EST AJOURNEE AU
24 LENDEMAIN A DIX HEURES A.M.
25
26
- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -
27
28
29
30

Je soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté comme tel, certifie que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY,
Sténographe officiel.